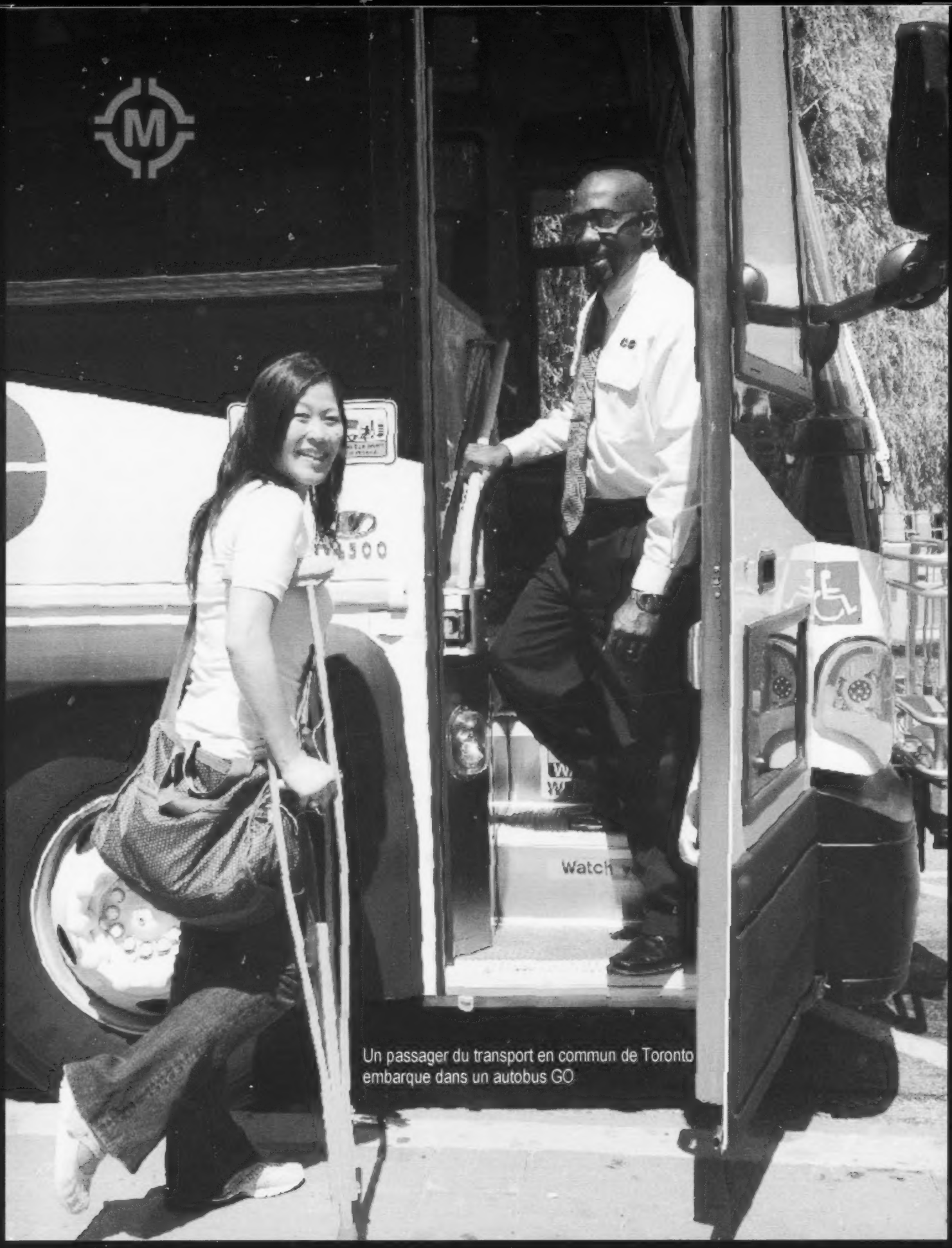
METROLINX

Rapport annuel

Transformons le transport

2012-2013



Un passager du transport en commun de Toronto embarque dans un autobus GO

Transformer le transport

Nous savons à quel point il est souvent difficile de se rendre à bon port. Mais il existe une solution. Cette solution, nous la nommons le Grand Projet. Le Grand Projet est notre vision d'un système de transport efficace et intégré pour le futur – et ça commence maintenant.

Notre nouvelle vague de projets apportera plus de 400 km de services nouveaux et améliorés, mais il lui faut un financement dédié pour bâtir un système qui permettra à notre grande région d'atteindre son plein potentiel.

METROLINX
Une agence du gouvernement de l'Ontario

Impliquez-vous! Consultez **bigmove.ca**

TABLE DES MATIÈRES

Message du président 4

Message du chef de la direction 6

Structure de gouvernance 7

Conseil d'administration de Metrolinx 8

Notre vision, mission et valeurs 9

Vision 9

Mission 9

Valeurs 10

Plan stratégique quinquennal de metrolinx 11

Prix et reconnaissance 12

Transformer le transport par l'entremise du Grand Projet 13

Première Vague des projets du Grand Projet 14

Mise à jour technique du Grand Projet 15

Stratégie d'investissement 15

Nouvelle Vague de projets 16

La Grande Conversation 17

Mise en œuvre du transport en commun rapide 19

Projets de transport en commun de Toronto 19

TLR Eglinton Crosstown 19

Entente-cadre 20

Approvisionnement 20

Consultation communautaire 20

Avantages futurs 21

Sensibiliser le public au sujet des transports légers sur rail 22
Service d'autobus rapides vivaNext de la région de York 23
PRESTO 25
Union Pearson Express 27
GO Transit 29
Charte des usagers de GO Transit : Après deux ans 30
GO prend de l'expansion 31
Durabilité 34
Smart Commute 34
Covoiturage vers GO 34
La nouvelle installation durable d'entretien d'autobus d'Oshawa 35
Discussion et analyse de la direction 36
Audit des états financiers 52

MESSAGE DU PRÉSIDENT

ROBERT PRICHARD

L'exercice financier de 2012-13 pourrait bien être qualifié comme une avancée majeure. Metrolinx a avancé dans la réalisation de la vision établie dans le Grand Projet, le plan qui gouverne la mise en œuvre d'un transport et d'un transport en commun intégrés dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Des transports qui amélioreront notre qualité de vie, notre environnement et notre prospérité dans les 25 prochaines années.

Les trois pierres angulaires sur lesquelles nous fondons nos actions sont la planification, l'investissement et la livraison. Notre travail porte essentiellement sur la planification de la qualité de la desserte future de la région, en nous assurant d'investir dans les communautés que nous desservons et en construisant des projets d'infrastructures qui renforceront la région.

Nous avons déjà seize milliards de dollars investis dans la réalisation d'infrastructures nécessaires au Grand Projet. Des projets importants sont en cours de réalisation pour transformer les moyens de déplacement de la région.

GO Transit prend de l'expansion avec des projets d'infrastructure importants comme la modernisation de la gare Union et le projet de Georgetown South qui créeront la capacité nécessaire pour répondre aux demandes croissantes des clients et contribueront ainsi à faire du réseau ferroviaire GO une option de déplacement encore plus pratique. GO Transit augmente également la fréquence et la qualité de ses services pour mieux servir nos passagers et à mis en place un service de garantie ferroviaire GO.

PRESTO continue à s'imposer en franchissant une étape importante avec plus de 500 000 cartes en service dans la RGTH et un déploiement à Ottawa.

Le projet de l'Union Pearson Express maintient les délais de réalisation du projet et le budget pour une inauguration du service début 2015, à temps pour les Jeux panaméricains.

L'année 2012-2013 a également été une période charnière pour Métrolinx avec la réalisation de notre stratégie d'investissement recommandée dont la date limite de présentation était fixée par la loi au 1er juin 2013. La stratégie d'investissement, dont la préparation a pris cinq ans, est une proposition pour des outils générateurs de recettes de Metrolinx qui peuvent être utilisés par la province ou les municipalités afin d'appuyer la mise en œuvre du Grand Projet. Experts et personnel de qualité ont travaillé de

concert et mis sur pieds des consultations avec bon nombre d'intervenants informés de la création de notre rapport.

Ces réalisations témoignent du travail acharné de notre direction et du personnel dans l'ensemble de l'organisation de Metrolinx, elles ont été menées de main de maître par notre président, Bruce McCuaig. Au nom du conseil d'administration et de tous les citoyens que nous desservons, je tiens à remercier tous nos employés pour leur engagement et leur excellent travail.

Nous savons que les progrès accomplis cette année ne sont qu'un début et qu'il reste encore beaucoup de travail à faire. Mais nous sommes fiers de nos réalisations à ce jour et restons optimistes quant à nos perspectives d'accomplissement du travail.

Rien de tout ceci n'aurait pu être possible sans le soutien de la province, voila pourquoi je tiens à exprimer notre gratitude collective.

Cordiales salutations,

J. Robert S. Prichard,
Président

MESSAGE DU CHEF DE LA DIRECTION

BRUCE McCUAIG

Je suis très fier de souligner toutes nos réalisations de la dernière année. Cette année a été une année de durs labeurs accompagnés de grands résultats pour l'organisation.

L'une des plus importantes réalisations a été la reconnaissance de la société Metrolinx comme employeur de qualité en étant sélectionnée comme l'une des dix cultures d'entreprise les plus admirées du pays dans la catégorie du secteur parapublic.

Nous n'aurions pu obtenir ce statut sans l'engagement et la conscience professionnelle de nos employés et leur dévouement au travail.

Pendant l'exercice 2012-13, nous avons travaillé fort pour préparer la stratégie d'investissement et nous avons consulté les résidents de la RGTH afin d'obtenir leurs commentaires au sujet du Grand Projet et sur comment financer nos plans d'expansion du réseau de transport en commun et de transport. Leurs avis seront pris en considération et intégrés dans la stratégie d'investissement.

Une autre réalisation importante a été la signature de l'entente-cadre entre Metrolinx et la TTC qui définit les conditions pour la construction et le fonctionnement des lignes de transport en commun de Toronto.

En plus de ce travail, les réalisations importantes de nos divisions comprennent : l'annonce du nom et de la marque pour la division Union Pearson Express, auparavant désignée sous le terme lien air-rail; la signature d'une entente pour la mise en œuvre du service PRESTO dans le réseau de la TTC; et le lancement de la Garantie de service ferroviaire GO.

Nous continuons de livrer des projets de qualité dans les délais et en respectant les budgets. Nous allons continuer de collaborer dans un esprit de confiance et de respect pour atteindre notre vision commune qui vise à changer le visage des transports en commun et des transports dans cette région de renommée mondiale.

Cordiales salutations,

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction, Metrolinx

STRUCTURE DE GOUVERNANCE

Metrolinx est une société établie par la province de l'Ontario sous la Loi de 2006 sur Metrolinx. Le conseil d'administration et le chef de la direction de Metrolinx sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil sous la recommandation du ministre des Transports.

Le conseil d'administration régit la société et fournit la direction stratégique et la supervision des activités et opérations de Metrolinx. Le conseil se rencontre au moins six fois par année, incluant quatre réunions qui comportent des séances ouvertes au public.

Conseil d'administration de Metrolinx du 27 mai : les membres du conseil

Conseil d'administration de Metrolinx

J. Robert S. Prichard, président, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 3 septembre 2013.

Stephen Smith, vice-président; nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Rahul Bhardwaj, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 janvier 2014.

Janet Ecker, nommée le 31 octobre 2012 avec un mandat se terminant le 31 octobre 2013.

Joseph A.G. Halstead, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 février 2014.

Richard Koroscil, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 février 2014.

L'honorable Frances Lankin, C.P., C.M., nommée le 13 janvier 2013 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2014.

Marianne McKenna, nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Nicholas Mutton, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 janvier 2016.

Lee Parsons, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 février 2014.

Rose M. Patten, nommée le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 janvier 2016.

Bonnie Patterson, nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Howard Shearer, nommé le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Douglas Turnbull, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 février 2014.

Bruce McCuaig, président et chef de la direction de Metrolinx est également un membre du conseil, nommé le 4 septembre 2010 avec un mandat se terminant le 3 septembre 2013.

Nous souhaitons remercier chacun des membres du conseil pour leurs contributions lors de l'exercice 2012-13.

De plus, nous aimerions remercier Peter Smith pour sa contribution au conseil de Metrolinx à titre de vice-président et pour sa direction dans le rôle de président de l'ancien conseil de GO Transit.

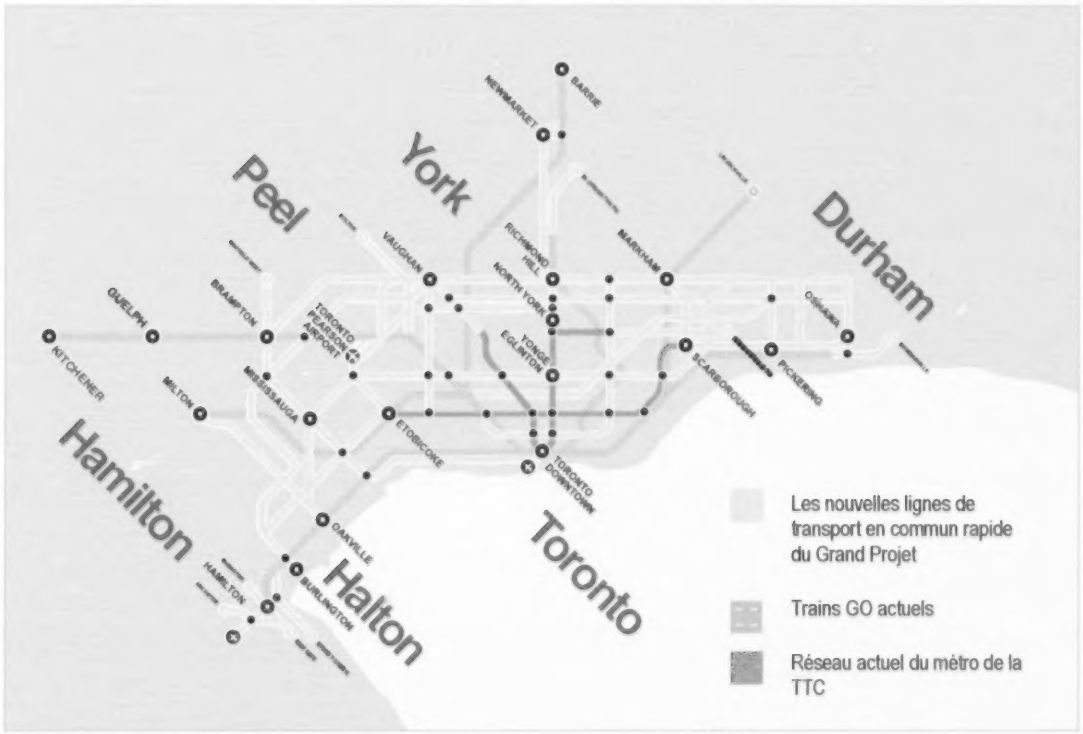
NOTRE VISION, MISSION ET VALEURS

Vision

Travailler ensemble pour changer la manière de se déplacer dans la région.

Mission

Promouvoir et procurer des solutions de mobilité pour la région du grand Toronto et de Hamilton.



Valeurs

Engagement – Nous agirons avec une énergie et un dévouement qui reflètent l'importance de notre travail. Nous serons responsables de nos décisions et de nos engagements auprès des communautés que nous desservons. Nous créerons un environnement dans lequel nous sommes entièrement engagés et nous ferons preuve d'initiative.

Service – Notre travail sera guidé par les gens et l'objectif public que nous servons. Nous allons anticiper, comprendre et continuellement dépasser les attentes de nos clients. Nous allons placer les besoins de nos usagers, des parties intéressées et de nos communautés au centre de nos prises de décision dans toute l'organisation.

Travailler ensemble – En tant que groupe de personnes, nous allons travailler ensemble dans un esprit de confiance et de respect pour réaliser notre vision commune. Nous saisirons toutes les opportunités pour collaborer au sein de l'organisation comme à l'extérieur. Au sein de l'organisation, nous allons travailler avec l'ensemble des unités organisationnelles pour atteindre nos objectifs communs. Si notre travail soutient des clients internes, nous travaillerons de façon à respecter et dépasser leurs attentes. À l'extérieur de l'organisation, nous serons reconnus par les parties intéressées comme de solides partenaires.

Innovation – Nous allons encourager la créativité, l'innovation et la prise de décisions et de risques bien pesés pour favoriser la croissance personnelle et la réussite de notre organisation. Nous créerons un environnement qui favorise l'engagement de chaque employé et qui nous permet de réaliser notre plein potentiel. Par l'intermédiaire du mentorat et de la formation, nous allons développer les capacités de leadership de tout notre personnel. Nous résoudrons la complexité pour offrir une expérience facile à nos clients et utiliserons l'innovation pour réaliser notre mission.

Le 31 mars 2013, Metrolinx comptait 2 712 personnes
Crédit photo : Anil Fernandes

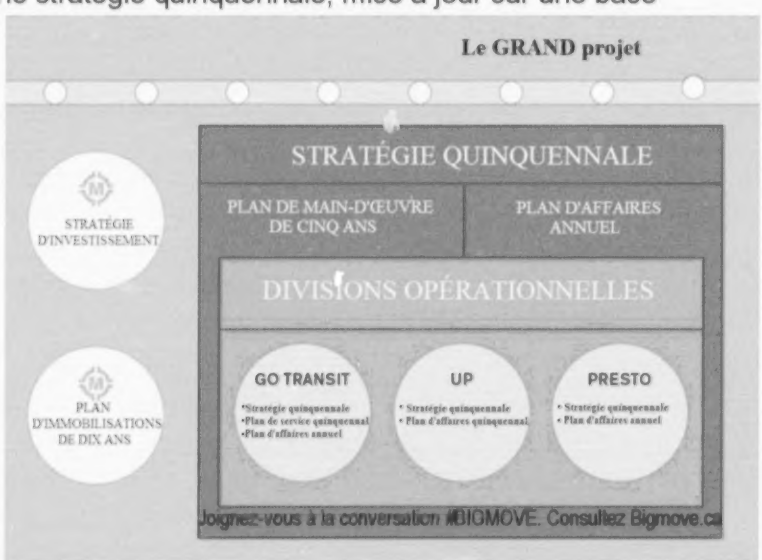
PLAN STRATÉGIQUE QUINQUENNAL DE METROLINX

En 2011, Metrolinx a créé son premier plan stratégique quinquennal pour guider l'organisation dans la livraison de projets clés dans les délais et en respectant les budgets. La stratégie quinquennale de Metrolinx guide notre planification annuelle des activités, informe la province de l'Ontario de nos conseils en ce qui concerne les investissements de capitaux pour le transport et les transports en commun de la GRTH, définit la politique et l'orientation de la planification pour les prises de décisions quotidiennes et clarifie à nos partenaires et intervenants notre intention et notre objectif stratégique pour les cinq prochaines années.

La stratégie quinquennale de Metrolinx est devenue un pilier dans l'ensemble de l'organisation, en orientant la planification d'activités, la budgétisation et la planification de projets. Elle précise les livrables pour atteindre les objectifs de transformation du Grand Projet, et appuyer l'alignement de l'organisation pour atteindre les objectifs communs.

Le Grand Projet fournit un plan très important de 25 ans pour la transformation des transports et du transport en commun de la RGTH. Ce plan contribuera à la lutte contre l'encombrement et facilitera l'accès, l'intégration et l'efficacité des moyens de transport.

Afin d'établir les priorités et de rendre fonctionnels les éléments contenus dans le Grand Projet, Metrolinx entreprend des processus de planification à long terme et à court terme. L'agence développe une stratégie quinquennale, mise à jour sur une base annuelle, qui identifie les objectifs et les livrables organisationnels. La stratégie quinquennale de Metrolinx guide la planification annuelle des activités, définit la politique et l'orientation de la planification fournit la prise de décisions stratégiques, et clarifie à nos partenaires et intervenants notre intention et notre objectif stratégique pour les cinq prochaines années.



2012-13

PRIX ET RECONNAISSANCE

- Metrolinx a été reconnue comme l'une des dix cultures d'entreprise les plus admirées au Canada par Waterstone Human Capital.
- Le panel du groupe consultatif en ligne « Parler à GO » a remporté le Prix de leadership des entreprises 2012 de l'Association canadienne du transport urbain pour le marketing et les communications.
- Le projet « Stepping It Up » de Metrolinx a mérité le prix Advocate of the Year de la Hamilton Community in Motion et a été désigné étude de cas qui a fait date.
- Le service de gestion de stocks du transport en commun (SGSTC) de l'initiative d'approvisionnement du transport en commun (IATC) a remporté le prix d'excellence en chaîne d'approvisionnement de l'Association canadienne de gestion des achats pour le SGSTC de l'IATC (2012), et le prix du président de l'Association Chaîne d'approvisionnement et Logistique Canada pour 2012.
- Les Directives pour les centres de mobilité ont remporté le prix du Meilleur projet pour 2012 de l'International Institute of Transportation Engineers.
- L'Institut canadien des urbanistes a remis aux Directives pour les centres de mobilité une mention honorable dans le cadre des prix d'excellence en urbanisme de 2012 dans la catégorie Transport et infrastructures à mobilité durable.
- Metrolinx a remporté un prix Clean Air Commute pour le plus haut taux de participation dans les activités de la semaine Clean Air Commute Week pour la catégorie du nombre d'employés.
- La conception innovatrice de la firme Zeidler Partnership Architects pour le quai couvert de la gare Union a remporté le prix du Canadian Architect Award of Excellence.

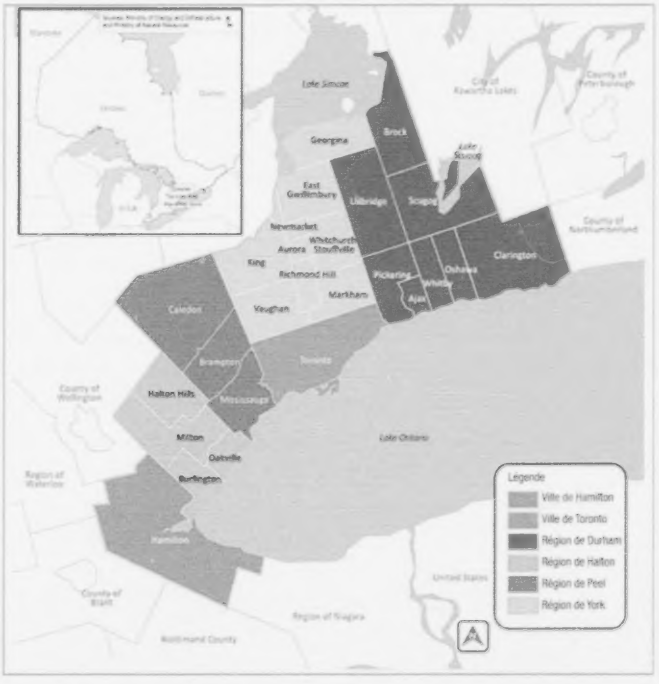
TRANSFORMER LE TRANSPORT PAR L'ENTREMISE DU GRAND PROJET

Les résidents de la RGTH n'ont pas besoin de regarder bien loin pour voir les signes notables de fatigue du réseau de transport et de transport en commun qui croule sous le poids d'une population croissante et qui a ralenti les roues de nos autobus, de nos camions et de nos voitures presque à l'immobilité. En réalité, cela est devenu un rituel quotidien à travers la RGTH.

Avec quelques-uns des plus longs temps de déplacement en Amérique du Nord, notre qualité de vie souffre et notre économie a déjà payé le prix de cette congestion croissante, et cela bien sûr avant l'arrivée pévue de 3 millions de personnes dans les 20 prochaines années dans la RGTH. Nous ressentons déjà la réelle frustration quotidienne des navetteurs de notre région et le problème s'envenimera de façon significative si nous n'agissons pas maintenant.

Nous aimons nos villes, nos communautés et nos quartiers. Nous aimons la diversité, le sentiment d'opportunité, et le tissu changeant de cette région dynamique. Mais nous savons également que quelque chose manque. Ce quelque chose est « plus », plus de services, plus de choix, plus de capacité et plus de fréquence. Le statu quo, ou ne rien faire au sujet de la congestion, n'est plus une option viable.

Le Grand Projet jette les bases de nouvelles options. Il trace le cadre d'un plan futur de 25 ans pour guider et orienter notre infrastructure de transport et de transport en commun. Il élabore une vision dans laquelle le transport dans la RGTH est intégré, coordonné et efficace; où toutes nos communautés et tous nos quartiers sont desservis par plus d'options de transport; où 75 % de la population réside à moins de deux kilomètres de transports en commun rapides et où la portion de transports en commun pour l'ensemble des déplacements dans la région double. Il s'agit d'une vision où le nombre de moyens de transport en commun, incluant le métro, les trains, les lignes de transport léger sur rail et les voies rapides par autobus sur des routes réservées, est triplé. Il s'agit du type de système de transport que la région a besoin pour faire tourner ces roues de nouveau.



Zones du mandat de Metrolinx tel que défini par la Loi de 2006 sur Metrolinx

PREMIÈRE VAGUE DES PROJETS DU GRAND PROJET

Avantages pour la RGTH

52 km

TRANSPORT LÉGER SUR RAIL

8,6 km

NOUVEAU PROLONGEMENT DU MÉTRO

59 km

NOUVEAU SERVICE D'AUTOBUS RAPIDES

Nous avons pris les premières mesures. Le Grand Projet est en cours de réalisation avec 16 milliards de dollars investis dans des projets de transport et de transport en commun dans l'ensemble de la RGTH. Au cours des prochaines années, ces projets afficheront des résultats concrets. Ils aident à définir des progrès importants dans le réseau de transport et de transport en commun régional. Pour la première fois, un service de métro va s'étendre à l'extérieur de la ville de Toronto. Le service de train sera disponible entre l'aéroport international Pearson et la gare Union. Le TLR Eglinton Crosstown transportera des usagers des transports en commun à travers la ville jusqu'à 60 % plus vite que les itinéraires d'autobus actuels sur Eglington.

Mise à jour technique du Grand Projet

Lors de la réunion du 29 octobre 2012 du conseil d'administration de Metrolinx, on a demandé au personnel de mettre à jour le Grand Projet, parce qu'il est opportun d'affiner certains éléments du plan et d'intégrer pleinement le plan décennal GO 2020 avec les objectifs de transport à plus long terme de la présente version du Grand Projet. L'objectif est de maintenir le Grand Projet à jour et pertinent.

La mise à jour du Grand Projet comprend les conclusions d'études récentes, y compris les recommandations du plan GO 2020, l'étude *pour l'Électrification GO*, les analyses de rentabilisation de projets et autres études techniques depuis 2008. L'intégrité de la fondation du Grand Projet, sa vision, ses objectifs, ses buts, ses projets, ses politiques ou ses mesures prioritaires demeurent intacts.

Au cours de la dernière année, le personnel de Metrolinx s'est consulté pour le développement d'une version mise à jour du Grand Projet comme élément d'une révision technique et d'une évaluation des progrès accomplis. En plus des commentaires du public, des groupes de travail composés d'intervenants externes ont également fourni leur opinion.

Le 14 février 2013, le conseil d'administration de Metrolinx a adopté des modifications au Grand Projet, afin d'inclure les mises à jour techniques dans le plan original.

Stratégie d'investissement

Metrolinx est chargée de fournir des conseils au ministre des Transports de l'Ontario et aux dirigeants des conseils municipaux de la RGTH au sujet d'une stratégie d'investissement, incluant des propositions pour des outils générateurs de recettes qui peuvent être utilisés par la province ou les municipalités pour appuyer la mise en œuvre du Grand Projet. Ces conseils devront être présentés le 1er juin 2013.

Nouvelle Vague de projets

Les projets prévus de la Nouvelle Vague du Grand Projet, qui doivent être financés par la stratégie d'investissement proposée, poursuivront la transformation du réseau de transport de la région entrepris par Metrolinx en élargissant le réseau de transport en commun régional et en fournissant les ressources pour le transport en commun local, les routes, la marche et le vélo, et plus.

La Nouvelle Vague est estimée à 34 milliards de dollars. Il s'agit d'un investissement important et les avantages économiques seront énormes : d'ici 2031, la mise en œuvre des projets de la Nouvelle Vague rapporterait approximativement entre 110 et 130 milliards de dollars en croissance du PIB de l'Ontario, créant de 800 000 à 900 000 années-personne de construction et d'emploi à long terme, et augmentant les recettes publiques des trois paliers de gouvernement de 25 milliards de dollars à 30 milliards de dollars.

PROJETS DE LA NOUVELLE VAGUE

Ligne d'allègement

Extension de la ligne de métro Yonge North

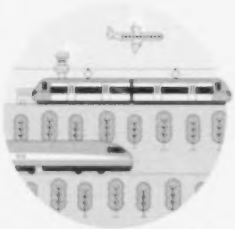
Transport en commun rapide sur Queen Street à Brampton

Service d'autobus rapides pour Dundas Street

Service d'autobus rapides de Durham-Scarborough

Transport léger sur rail de Hamilton

Transport léger sur rail d'Hurontario-Main



Expansion du service ferroviaire de GO

Service ferroviaire express Lakeshore de GO - Phase 1 (comprend l'électrification)

Électrification de la ligne GO de Kitchener et de l'Union Pearson Express

Transport en commun local

Routes et autoroutes

Transport actif et intégration

La Grande Conversation

Une consultation du public et des parties prenantes sur la mise à jour technique du Grand Projet a été tenue à partir du début de décembre 2012 jusqu'au début du mois de février 2013. La consultation comprenait une consultation en ligne du public, en plus de réunions avec les municipalités, les agences de transport en commun, et les autres intervenants clés de la RGTH.

Pendant les mois de janvier et février 2013, Metrolinx a organisé une Grande Conversation au sujet du Grand Projet. L'objectif de ces réunions et du kiosque sur le transport était d'amener le public à prendre part à des discussions au sujet du Grand Projet, des projets de transport en cours et futurs, et des outils de financement possibles pour appuyer le plan. Metrolinx prendra en considération les avis reçus et les quatre principes clés suivants qui sont au cœur de sa stratégie d'investissement :

- affectation réservée de revenus pour les priorités de transport en commun et de transport;
- justice dans la distribution des coûts et des avantages à tous les groupes de la population, et entre les personnes et les entreprises;
- équité de la collecte de revenus pour l'ensemble de la région et de la distribution des investissements dans le transport en commun et le transport; et
- reddition de comptes et transparence pour la collecte et la gestion des revenus, l'attribution des fonds et la production de rapports.

Après 12 réunions, Metrolinx a joint plus de 920 personnes dans six régions différentes.

À partir des avis fournis par les participants lors de ces réunions, quatre importants thèmes récurrents ont été mis de l'avant :

- la reconnaissance du problème de congestion et l'impatience pour trouver une solution;
- la volonté de payer pour régler la situation;
- les préférences pour des outils de financement faciles à mettre en œuvre, à gérer et à suivre; et
- plus d'information au sujet du Grand Projet et de l'avancement des projets.

Un résumé des tables rondes se trouve sur bigmove.ca.

Metrolinx a aussi organisé un panel de référence des résidents constitué de résidents qui représentent largement notre région. Au début janvier, nous avons lancé l'invitation à 10 000 ménages sélectionnés au hasard dans la GRTH pour participer au panel. Trente-six personnes ont été sélectionnées au hasard pour faire partie du panel. Le tirage au sort prenait en compte l'âge, le sexe et la situation géographique, de façon à ce que le panel représente l'ensemble des résidents de la RGTH.

Le panel de référence des résidents s'est rencontré pendant quatre samedis en février et en mars. Pendant ces séances, les membres du panel ont :

- appris au sujet du Grand Projet;
- entendu l'avis des experts en matière de transport et de transport en commun; et
- pris en compte des exemples de planification du transport d'autres régions.

Le panel de référence des résidents

MISE EN ŒUVRE DU TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE

Nous avons fait d'énormes progrès pour la livraison des projets de transport en commun rapide de la région pour les projets de la Première Vague du Grand Projet.

Projets de transport en commun de Toronto

Les projets de transport en commun de la ville de Toronto comprennent un réseau de 52 km de transport léger sur rail qui passe sous terre, sur des voies aériennes et sur la rue. Ce nouveau réseau de transport en commun reliera la ville de Toronto de façon confortable, pratique, fiable et rapide. Il contribuera à la prospérité de notre économie, réduira la congestion, et fournira un accès facile aux métros, autobus et au réseau de GO Transit. Metrolinx travaillera avec les communautés et les organisations locales pour développer et implémenter des stratégies permettant de tirer profit des programmes d'apprentissage et d'emplois locaux afin de donner des avantages aux communautés des quartiers qui accueilleront ces infrastructures du transport en commun rapide.

TLR Eglinton Crosstown

Le TLR Eglinton Crosstown est la pierre angulaire de ce programme. Le réseau reliera 54 lignes de bus locales, trois stations de jonction de métro de la TTC et GO Transit. Le projet créera des milliers d'emplois de construction et fournira des avantages économiques durables pour la ville de Toronto et la région avoisinante.

Les activités de construction se poursuivent sur le site de lancement ouest à l'angle d'Eglinton Avenue West et Black Creek Drive.

Au début de 2013, les pièces du premier tunnelier ont commencé à arriver sur le site pour être assemblées. Deux des quatre tunneliers sont assemblés dans cette aire de lancement. Par la suite au printemps de 2013, les tunneliers commenceront à creuser vers l'est pour se raccorder au métro à la gare Eglinton West sur Allen Road.

TLR Eglinton Crosstown

Entente-cadre

Une entente-cadre entre Metrolinx et la TTC a été signée en 2012 afin de préciser les conditions pour la construction et le fonctionnement des lignes de transport en commun. Metrolinx se portera acquéreur, deviendra propriétaire gestionnaire des actifs des projets de transport en commun de la ville de Toronto et utilisera le cadre de travail du processus de diversification des modes de financement et de l'approvisionnement d'Infrastructure Ontario pour livrer les projets de transport en commun. Dans l'entente-cadre, la TTC et Metrolinx ont aussi convenu des principes d'une entente d'exploitation pour que la TTC exploite les lignes de transport léger sur rail (TLR).

Approvisionnement

Metrolinx et Infrastructure Ontario (IO) appliqueront un modèle de contrat de conception, de construction, de financement et d'entretien pour livrer les projets de transport en commun. La ville de Toronto maintiendra son autorité sur ses infrastructures, et les employés municipaux continuent de faire partie des étapes d'approvisionnement, de conception et de construction pour les projets s'ils se rapportent à leurs infrastructures, ainsi que se voir accorder la possibilité de mise à niveau et d'améliorations pour les infrastructures de la ville et du domaine public.

Consultation communautaire

Des réunions de consultation portant sur la conception des gares ont été tenues pour les gares Dufferin, Eglinton West, Keele, Chaplin et Caledonia, qui sont toutes souterraines. Ces réunions ont fourni une occasion en or au public de poser des questions au sujet du projet et de partager leurs idées et points de vue concernant :

- la sécurité et l'accessibilité;
- l'intégration avec le quartier;
- la gestion des impacts liés à la construction;
- les raccordements avec les voies de surface;
- les abris pour les usagers; et
- la conception et l'aménagement paysager (art, bancs, supports pour vélos, etc.).

Tous les commentaires publics reçus sont disponibles sur le site Web du TLR Eglinton Crosstown et seront prise en considération lorsque la conception et la construction seront confiées au partenaire du secteur privé.

Les consultations de 2012 se sont déroulées en public et en ligne, en offrant aux résidents différentes manières de fournir leurs idées pour le projet. L'équipe Crosstown travaille fort pour accroître l'importance et la compréhension du projet, et une partie de ce succès repose sur la livraison des communications et des relations communautaires en ligne de façon efficace.

Il y avait également un nombre d'autres projets en cours pour appuyer le projet Crosstown, y compris :

- les ateliers sur les centres de mobilité, offrant une occasion aux membres de la communauté de se rassembler pour définir la vision future des espaces autour des gares principales.

- L'étude de planification Eglington Connects, pour travailler avec la ville de Toronto et l'appuyer dans l'étude de planification pour la future Eglinton Avenue. Les résultats de l'étude préciseront les options pour attirer des investissements dans le transport en commun au profit des communautés et de la ville.

- Le soutien des entreprises, en travaillant avec les entreprises locales, les directeurs et les associations d'amélioration des affaires afin d'élaborer un programme pour appuyer l'activité économique pendant la conception et la construction.

Avantages futurs

La ligne Crosstown réduira considérablement la durée du trajet assurera la correspondance de façon pratique vers 54 lignes d'autobus, trois stations de métro de correspondances de la TTC et vers GO Transit. Les déplacements de la ligne Crosstown entre Kennedy et Black Creek Drive seront beaucoup plus rapides et plus confortables que le déplacement actuel en autobus. La ligne est moderne, rapide, confortable et respectueuse de l'environnement.

Sensibiliser le public au sujet des transports légers sur rail

Une maquette du futur véhicule léger sur rail (VLR) qui sera en service sur les lignes TLR était exposée sur le site de l'Exposition nationale canadienne en août et en septembre 2012. Les visiteurs ont pu en apprendre davantage sur le projet, poser des questions et prendre une photo dans la cabine du conducteur de la maquette, avec un chargement automatique de la photo sur la page Facebook du projet.

La maquette a ensuite été déplacée sur le site d'Evergreen Brick Works, du début septembre 2012 à la mi-novembre 2012. La maquette est arrivée pour coïncider avec le début de l'exposition MOVE Transportation Expo, une exposition qui étudie les problèmes liés au transport et les solutions possibles.

SERVICE D'AUTOBUS RAPIDES VIVANEXT DE LA RÉGION DE YORK

Faits en bref

34 km transport en commun rapide dans la région de York sur trois sections : Autoroute 7 entre Helen Street et la gare GO de Unionville; Yonge Street à partir de l'autoroute 7 jusqu'à Davis Drive; et Davis Drive à partir de Yonge Street jusqu'au Southlake Regional Health Centre.

- La construction est en cours. Les segments seront mis en service au fur et à mesure qu'ils seront achevés, le premier étant prévu pour 2013. Le projet entier devrait être achevé en 2018.

Le projet

En ce moment, la région de York exploite un service d'autobus le long de l'autoroute 7 et de Yonge Street dans des zones de trafic mixte. Le transport en commun rapide dans la région de York aidera à façonner les communautés et à fournir davantage d'options de transport aux personnes. Les nouvelles lignes d'autobus rapides vivaNext formeront un réseau de service d'autobus rapides (SAR) qui circuleront dans des voies réservées aux autobus, au milieu de la rue, pour la majorité du trajet. Les lignes seront aussi reliées à d'autres services de transport en commun rapides, comme le GO Transit, le service Züm de Brampton et l'extension de la ligne de métro de Spadina de la TTC.

Les nouveaux services d'autobus rapides (SAR) seront offerts sur deux corridors importants : le corridor est-ouest le long de l'autoroute 7, et un corridor nord-sud le long de Yonge Street, avec une courte ligne est-ouest le long de Davis Drive à Newmarket. Les voies rapides assureront la correspondance des résidents vers des destinations importantes dans la région de York, incluant le Southlake Regional Health Centre à Newmarket, le Vaughan Metropolitan Centre et un projet de voie piétonne à Markham.

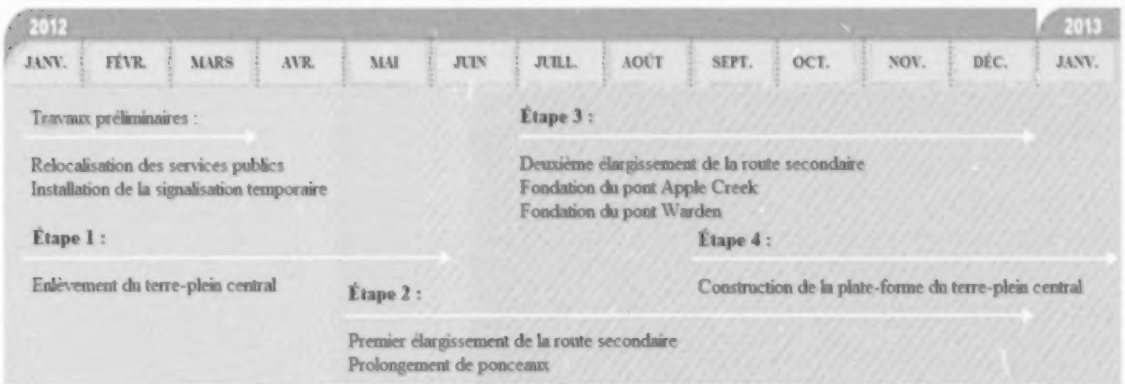
Le coût total des projets de la voie rapide vivaNext est 1,4 milliard de dollars (dollars de 2008). Les gouvernements municipaux et fédéraux ont chacun contribué pour 85 millions de dollars; le reste est financé par la province. Metrolinx sera propriétaire de l'infrastructure et YRT possédera et exploitera les autobus qui utilisent le corridor.

Achevé en 2012-13

- Autoroute 7 Est - Achèvement de la conception de la voie rapide le long de l'autoroute 7 entre Yonge St et Warden Ave; la plupart des délocalisations des services publics est en cours; la section entre Bayview Ave et Warden Ave est en construction intensive.

- Davis Drive – de Yonge Street à l'autoroute 404 – la conception est achevée et la construction a démarré en 2012.

- Autoroute 7 Ouest – le contrat de conception et de construction de la section Vaughan Metropolitan Centre à Bowes Road section a été accordé à Kiewitt-EllisDon sous un processus de confiance à l'égard des coûts.



Avantages futurs

À Richmond Hill, la voie rapide de l'autoroute 7 comprendra le Richmond Hill Centre, un centre de mobilité stratégiquement situé qui assurera le lien avec Viva, GO Transit, YRT et d'autres systèmes de transport en commun pour déplacer les gens en provenance et à destination de ce secteur achalandé.

Rentrer du travail pour les loisirs et la maison sera plus facile avec la voie rapide de l'autoroute 7, qui se prolongera éventuellement vers l'est de Yonge Street à Reesor Road.

PRESTO

La carte PRESTO, un système de tarification pour le transport en commun intégré à l'échelle de la région, permet aux usagers de passer sans difficulté d'un système de transport en commun à un autre en présentant simplement une carte devant un lecteur. PRESTO utilise une technologie de pointe et est un élément important du Grand Projet.

L'exercice 2012-13 a marqué une année de croissance inégalée pour PRESTO avec plus de 541 000 cartes en service dans le RGTH, comparativement à 140 000 en mars 2012.

Le service PRESTO est maintenant offert dans neuf systèmes de transport en commun dans la RGTH, y compris 14 stations de métro de la TTC. Une entente-cadre a été signée avec la TTC en novembre 2012 pour le déploiement de PRESTO dans l'ensemble du système de la TTC d'ici 2016.

En mars 2013, 75 % des usagers de GO utilisaient PRESTO. Toutes les autres agences de transport en commun ont au moins doublé leur taux d'utilisation dans la dernière année.

Metrolinx et la TTC ont franchi une étape importante en novembre 2012 avec une entente officielle pour la mise en œuvre du système de tarification PRESTO dans l'ensemble de la TTC. L'entente avec la TTC précise que PRESTO sera la solution de tarification électronique du plus grand système de transport au Canada. Dans le cadre de cette entente, Metrolinx assumera la responsabilité d'acquérir, posséder et exploiter les actifs de PRESTO sur la TTC. La durée de l'entente est une durée de base de 15 ans assortie d'un renouvellement automatique dune durée de 5 années additionnelles. L'investissement en capital pour ce projet atteindra jusqu'à 255 millions de dollars et desservira 1,6 million de clients de la TTC quotidiennement avec 10 000 dispositifs dans les métros, les tramways et les autobus.

Plus de 541 000 cartes dans la RGTH	• Disponible dans 9 systèmes dans l'ensemble de RGTH
14 stations de métro de la TTC	• Plus de 4 millions de présentations de carte par année
Entente-cadre avec la TTC	• Entente conclue en novembre 2012, et travaux en cours pour la première vague d'appareils de la TTC
OC Transpo	• Travaux en cours pour déployer PRESTO dans l'ensemble du système d'OC Transpo

Au fur et à mesure que PRESTO évolue et touche à de nouvelles technologies changeantes, le système sera encore amélioré pour permettre des paiements ouverts. Ceci signifie qu'en plus de l'habituelle carte PRESTO, les clients pourront également utiliser leurs cartes de crédit ou de débit et éventuellement leur appareil mobile pour effectuer les paiements.

Pour faire l'essai de paiement ouverts, PRESTO a effectué des essais aux gares College et Dundas de la TTC pendant six mois. L'essai a permis de tester le paiement par carte bancaire sans contact et par Visa, Mastercard et AMEX sur certaines bornes PRESTO dans ces gares.

À l'extérieur de la RGTH, PRESTO est déployé dans le réseau d'OC Transpo à Ottawa. Des problèmes techniques qui se sont produits l'été dernier pendant un essai public limité ont nécessité du temps supplémentaire, pour être corrigés, avant que le système soit pleinement certifié pour le déploiement. Metrolinx et OC Transpo ont travaillé de concert sur un plan par étapes pour offrir PRESTO aux usagers de la ville d'Ottawa. La distribution commencera en avril 2013. Il y a présentement plus de 40 000 cartes en distribution.

Avantages futurs

Aujourd'hui, PRESTO est utilisée comme une carte tarifaire pour aider les navetteurs à payer leurs titres de transport en passant simplement une carte devant un lecteur lors de leurs déplacements entre les systèmes de transport en commun participants.

À l'avenir, PRESTO sera livrée avec des options supplémentaires (autre que la carte verte traditionnelle), comme les cartes de crédit et de débit sans contact, des applications mobiles et des dispositifs compatibles NFC, pour offrir aux clients encore plus de convivialité, de souplesse et une personnalisation.
Les usagers du transport en commun de la zone de Toronto pourront utiliser PRESTO dans toutes les stations de métro et les véhicules de surface d'ici 2016.

UNION PEARSON EXPRESS

Identifié comme élément important du Grand Projet, l'Union Pearson Express (UP Express) est l'un des projets de la Première Vague présentement en construction. Il reliera les deux centres de transport les plus achalandés du Canada d'ici 2015.

Reliant l'aéroport international Pearson de Toronto et la gare Union au centre-ville de Toronto en 25 minutes, l'UP Express est prévu pour élargir la gamme des options de transport des résidents et visiteurs de la RGTH. Une fois achevée, l'Union Pearson Express transformera la façon de voyager entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pearson de Toronto et améliorera la façon dont le public perçoit notre ville.

La ligne UP Express desservira quatre gares importantes : le terminal 1 à Toronto Pearson, la gare Union au centre-ville de Toronto, et les gares Bloor et Weston de GO. Aux gares Bloor, Weston et Union, les voyageurs pourront faire la correspondance vers d'autres destinations régionales facilement et rapidement. Les gares sont conçues pour créer une ambiance de détente avec des services pratiques pour servir les invités pendant leur brève attente pour le prochain train.

L'UP Express effectuera le lien direct vers le terminal 1 de l'aéroport Pearson de Toronto. Une nouvelle liaison ferroviaire se détachera du corridor ferroviaire GO Kitchener et parcourera les trois kilomètres vers l'aéroport. La nouvelle ligne de liaison ou embranchement est présentement en construction par AirLINX Transit Partners Inc. et son achèvement est prévu pour l'été de 2014.

Après une année de planification et de conception stratégiques importantes, des progrès impressionnants ont été faits sur des éléments clés du projet. 2012-13 a marqué une étape clé : le lancement de la marque Union Pearson Express, remplaçant le nom temporaire de projet et de la division, « Air Rail Link ». Un nouveau site Web a vu le jour upexpress.com pour informer le public pendant que nous travaillons sur les nombreux projets et initiatives pour assurer une inauguration réussie du service en 2015.

Réalisations en 2012-13

- Construction de l'embranchement : les caissons sont achevés.
- La conception détaillée de gare Pearson Airport au terminal 1 est achevée et la construction a démarrée à l'été 2013.
- Gares Weston et Bloor : la construction a débuté et la conception détaillée est presque achevée .
- Gare Union la conception détaillée est presque terminée et la construction est prévue pour l'été 2013.
- La conception de la navette de l'UP Express a été achevée et le processus de fabrication est déjà engagé.
- La conception a été achevée et la construction a démarré pour 3 des 4 gares.
- Les travaux sur les autres projets liés à une formidable expérience client, au marketing, à la technologie et aux systèmes de tarification sont tous en cours de réalisation.

Le projet se déroule selon le budget et sera livré à temps pour les Jeux panaméricains/parapanaméricains de 2015.

Avantages futurs

Reliant l'aéroport international Pearson de Toronto et la gare Union Station au centre-ville de Toronto en 25 minutes, l'UP Express est prévu pour élargir la gamme des options de transport des résidents et visiteurs de la RGTH. Avec des arrêts aux gares Bloor et Weston de GO, l'UP Express répondra aux besoins des clients de façon rapide et pratique. Une fois achevée, l'Union Pearson Express transformera la façon de voyager entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pearson de Toronto et améliorera la façon dont le public perçoit notre ville.

GO TRANSIT

GO Transit continue de voir une forte croissance de l'achalandage sur ses réseaux d'autobus et de trains. En 2012-13, GO a transporté plus de 65 millions de passagers, une hausse d'environ 5 % par rapport à 2011-12. GO Transit planifie de multiples expansions de services et des améliorations à ses corridors ferroviaires et d'autobus, y compris des progrès continus vers un service aller-retour sans interruption sur toutes les lignes ferroviaires pour répondre à la croissance d'achalandage prévue au cours des prochaines années.

Dans un effort pour encourager les clients à utiliser la carte PRESTO et réduire la dépendance aux billets en papier, les passes pour 2 et 10 déplacements, ainsi que les laissez-passer mensuels ont été abandonnés pour faire place à la carte PRESTO. L'utilisation de PRESTO sur le réseau GO a atteint un sommet record avec plus de 225 000 cartes en service.

Dans le cadre de notre engagement envers le service à la clientèle, GO Transit a écouté ses clients qui lui ont dit qu'ils aimeraient un endroit plus tranquille à bord des trains. En février 2013, le projet pilote Quiet Zone a été mis à l'essai sur la ligne de Barrie. La « Quiet Zone » se trouve sur le niveau supérieur de chaque voiture dans la plupart des trains. En décembre 2012, GO Transit lancé une application Web nommée GO Tracker qui affiche des renseignements sur le voyage en temps réel du train GO, accessibles à partir d'un ordinateur ou d'un appareil mobile.

Dans le cadre d'un effort continu d'élargir le service ferroviaire GO au-delà du marché de navetteurs, GO Transit a mis à l'essai le service ferroviaire GO le week-end sur la ligne de Barrie pendant l'été de 2012.

Dans le cadre de la charte du client de GO Transit, GO promet de faire de son mieux pour être ponctuel mais des retards se produisent parfois. La garantie de service ferroviaire GO, inaugurée en novembre 2012, offre aux clients qui ont subit un retard à l'arrivée de 15 minutes ou plus, si la cause du retard est sous le contrôle de GO, l'option de demander un remboursement pour le tarif payé pour le déplacement.

Charte des usagers de GO Transit : Après deux ans

La charte des passagers de GO Transit est un ensemble de cinq promesses que nous avons faites à notre clientèle. Les rapports de ces promesses GO Transit se trouvent sur gotransit.com.

Au mois de mars 2013 :

Mesures de rendement clés de la Charte des usagers

Mesure		Objectif	Exercice 2012-2013		Exercice 2011-2012
Respect de l'horaire	Plus de 92 % des trains circulant aux heures de pointe respecteront l'horaire, à 5 minutes près.	92 %	✓	**94 %**	95 %
	Moins de 1 % de nos trajets prévus seront annulés ou retardés de plus de 20 minutes.	1.0 %	✓	**0.9 %**	0.6 %
Sécurité	Au fil des ans, nous continuerons d'accroître le taux de satisfaction des clients envers la sécurité de GO Transit, taux qui est obtenu lors du sondage de satisfaction de la clientèle.	80 %	✓	**83 %**	73 %
Communication	Au fil des ans, nous continuerons d'accroître le taux de satisfaction des clients envers les communications de GO Transit, taux qui est obtenu lors du sondage de satisfaction de la clientèle.	77 %	Pas encore atteint	**71 %**	74 %
Service en tout confort	Nous nous efforcerons de garantir que chaque passager ait un siège dans 80 % des trajets de train aux heures de pointe en semaine.	80 %	Pas encore atteint	**65 %**	66 %
	Au fil des ans, nous continuerons d'accroître le taux de satisfaction des clients envers la propreté des gares de GO Transit, taux qui est obtenu lors du sondage de satisfaction de la clientèle.	82 %	Pas encore atteint	**80 %**	81 %
Efficacité	Nous réduirons à 2 jours le délai moyen de réponse à une préoccupation soulevée par les clients.	2 jours	✓	1,8 jour	1 jour
	Nous répondrons à 80 % des appels téléphoniques en 20 secondes ou moins.	80 %	✓	**87 %**	83 %

GO prend de l'expansion

Nouvelle gare GO d'Acton

Inaugurée en janvier 2013, la gare GO d'Acton sur la ligne Kitchener fait passer le nombre de gares ferroviaires GO à 63 sur l'ensemble du réseau.

Nouvelle structure de stationnement de la gare GO d'Oakville

En octobre 2012, une nouvelle structure de stationnement a été inaugurée à la gare GO d'Oakville. L'achèvement de ce projet signifie que plus de 1 000 nouvelles places de stationnement ont été ajoutées à la gare GO d'Oakville, afin de fournir un meilleur accès aux transports en commun à plus de 5 500 navetteurs qui utilisent la gare chaque jour.

Plus de services GO

En 2012, GO a élargi son offre de service lors d'événements spéciaux pour desservir toutes les lignes. Des services supplémentaires pour des événements comme le Caribbean Carnival, CNE, Nuit Blanche, et la parade du Père-Noël de Toronto ont été offerts. Le service GO lors d'événements spéciaux aide à libérer les routes de voitures et à redonner à la communauté en appuyant les événements locaux.

Modernisation de la gare Union

L'une des transformations les plus attendues de la ville de Toronto, la modernisation de la gare Union se poursuit, avec certains éléments visibles de la construction déjà bien avancés.

Les travaux de mise à niveau de la voie, de la signalisation et de l'aiguillage continuent de progresser en même temps que les travaux des quais et l'installation du toit en verre de l'atrium, possiblement la partie la plus visible et la plus transformatrice de la modernisation du quai couvert. Alors que GO Transit poursuit ses travaux d'aménagement au-dessus du sol, la ville de Toronto rénove le sous-sol de la gare Union.

La construction doit se dérouler de façon prudente afin d'éviter l'interruption de service pour les clients et prévoit l'achèvement d'éléments importants à temps pour les Jeux panaméricains de 2015, et l'achèvement complet d'ici la fin de 2016.

Lorsque les deux nouveaux halls seront terminés, l'aire du hall sera trois fois plus grande. Il y aura un accès amélioré vers les quais, parce que les halls correspondront à la longueur totale d'un train GO de 10-12 voitures, pas juste les 4 voitures de l'extrémité est. Les halls s'étendront également vers l'extrémité sud de la gare, et non seulement les 5 voies de l'extrémité nord. Chaque hall sera relié au grand hall de la gare Union et le nouveau niveau de commerces qui se trouve dessous. Il y aura également une meilleure connexion avec le système PATH par la station de métro Union de la TTC, et une nouvelle connexion PATH à partir de l'angle nord-ouest de la gare Union à York

La conception innovatrice de la firme Zeidler Partnership Architects pour le quai couvert de la gare Union a remporté le prix du Canadian Architect Award of Excellence. Le nouveau quai couvert permettra de faire entrer de la lumière naturelle et d'améliorer la mobilité des passagers et l'accessibilité, dans une conception qui s'harmonise avec l'architecture unique de la gare.

Programme de remplacement des aiguillages

En décembre 2012, GO Transit a complété le remplacement de plus de 100 aiguillages dans le corridor ferroviaire de la gare Union, afin de déplacer les trains plus rapidement et plus efficacement à l'entrée et à la sortie de la gare Union et pour renforcer davantage son engagement pour le respect des horaires.

Les nouveaux aiguillages amélioreront la fiabilité du service en permettant aux trains de passer d'une voie à l'autre plus rapidement, fournissant un passage encore plus fluide dans le corridor ferroviaire le plus achalandé du Canada. Ils ont été installés sur une période de six ans, et représentent un investissement de 87 millions de dollars pour améliorer la fiabilité du service GO.
Le remplacement des aiguillages à la gare Union aidera les trains de GO à arriver à l'heure et facilitera l'atteinte de l'objectif d'offrir, aux navetteurs de la RGTH, un service ferroviaire GO aller-retour sans interruption

DURABILITÉ

L'environnement est un élément clé de tout développement futur des transports en commun. Metrolinx prend des mesures pendant l'étape de conception de gares GO nouvelles et aménagées avec l'objectif d'obtenir la certification LEED argent. Les réalisations de 2012-13 comprennent l'ajout de gares GO avec stationnement réservé au covoiturage et l'ouverture de l'installation d'entretien d'autobus d'Oshawa (en route vers la certification LEED or).

Smart Commute

Smart Commute est un programme de Metrolinx et des municipalités de la RGTH. Smart Commute aide les employeurs et les navetteurs à étudier différentes options de transport comme le covoiturage, le vélo et les transports en commun. L'objectif s'aligne avec le Grand Projet, pour réduire les embouteillages, améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en réduisant les coûts des transports et en les rendant plus agréables.

- Le nombre de lieux de travail du réseau Smart Commute a augmenté de 22 % pour un total de 305.
- Le nombre de navetteurs servis par le réseau Smart Commute a augmenté de 11% pour un total de 669 294.
- Le nombre d'utilisateurs actifs dans la zone de covoiturage a augmenté de 48 % pour un total de 15 081.

Covoiturage vers GO

Le programme de covoiturage de GO offre des parcs de stationnement réservés dans des gares sélectionnées. Ce programme a inauguré récemment un système de permis électronique permettant aux clients de GO de faire une demande en ligne pour un permis de stationnement gratuit pour le covoiturage, leur donnant accès aux places de stationnement de covoiturage GO à leur gare. Les clients peuvent trouver d'autres partenaires de covoiturage auprès du service de covoiturage CarpoolZone.ca. Les clients peuvent profiter des places de stationnement réservées au

covoiturage s'ils affichent la vignette de stationnement unique de covoiturage, si ils partagent leur déplacement avec un autre client GO, et si ils arrivent avant 9 h 30. Après 9 h 30, les places de stationnement deviennent accessibles pour tous les clients GO.

Le stationnement de covoiturage est un élément important de notre engagement dans le but de fournir une panoplie de façons de voyager en provenance et en direction de gares GO. Encourager l'utilisation du covoiturage améliore l'efficacité du système de stationnement, ce qui signifie que plus de clients GO peuvent accéder aux gares en utilisant le même nombre de places de stationnement. L'avantage pour les conducteurs est une réduction des coûts liés à la conduite en partageant les déplacements et un stationnement plus facile dans des places réservées.

Ce programme efficace compte plus de 330 participants au covoiturage et plus de 200 places de stationnement dans les stationnements de covoiturage GO dans dix gares.

La nouvelle installation durable d'entretien d'autobus d'Oshawa

L'installation d'entretien d'autobus d'Oshawa a officiellement été inaugurée en décembre 2102, et permet l'entreposage de 68 autobus et l'emploi de 185 employés. Il s'agit de l'un des plus gros centres d'entreposage d'autobus de Metrolinx. Il est prévu pour répondre à la croissance future du nombre d'usagers et respectera notre promesse de répondre aux besoins changeants de nos clients. L'installation de 160 000 pieds carrés est sur la voie de la certification LEED or.

Les caractéristiques environnementales innovantes comprennent :

- des panneaux solaires pour produire de l'énergie verte;
- un toit vert pour réduire le ruissellement des eaux pluviales, la consommation d'énergie et l'effet d'îlot thermique urbain;
- la collecte de l'eau de pluie pour aider à irriguer la propriété;
- la récupération des eaux de lavage des bus afin de réduire la consommation; et
- la technologie Tri-gen qui produit une partie de la chaleur et de l'électricité pour le bâtiment, et qui sert de source d'électricité de secours.

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Rendement de la société

Suite aux changements récents qu'on a apportés aux cadres comptables, Metrolinx a revu son mandat, ses opérations et sa structure de gouvernance. Cet examen a permis d'en déduire que Metrolinx répond à la définition d'un organisme gouvernemental à but non lucratif. Pour cette raison, Metrolinx a adopté les normes comptables du secteur public canadien (CCSP), incluant les sections connexes touchant les organisations gouvernementales sans but lucratif qui sont entrées en vigueur le 1 avril 2012, pour préparer les états financiers et a redéfini ses résultats financiers comparatifs pour l'exercice financier 2010-2011.

Le tableau suivant nous présente un résumé des recettes consolidées, des coûts d'exploitation et de l'achalandage de toutes les divisions d'exploitation de Metrolinx (services de GO Transit, PRESTO, Union Pearson Express) pour l'exercice financier 2012-2013, les deux exercices financiers antérieurs (2010-2011 et 2011-2012) et le budget 2013-2014. Les cibles futures et le budget reflètent les attentes de la direction, alors que les projections internes actuelles reposent sur l'information dont la direction dispose présentement. Certaines hypothèses ont été formulées en fonction des conditions du marché, des consultations menées auprès de consultants extérieur et des facteurs, tels les nouveaux services planifiés, les tendances au niveau de l'achalandage, les prix du carburant diesel, les coûts de la main-d'œuvre, l'impôt foncier, ainsi que les contrats d'entretien. Même si la direction croit que les cibles futures et le budget reposent sur des hypothèses raisonnables, les facteurs de modification et les conditions du marché pourraient faire en sorte que les résultats véritables différeront sensiblement des cibles futures et du budget qu'on présente dans ce document.

Sommaire	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013	2013-2014
(chiffre arrondi au multiple de mille le plus près)	Réel	Réel	Réel	Réel	Cible	Budget
Coûts d'exploitation	384 689 000	434 953 000	475 261 000	524 271 000	520 608 000	590 000 000
Recettes – navetteurs	283 232 000	313 085 000	338 075 000	357 333 000	366 064 000	410 000 000
Recettes autres que de la vente de billets	11 527 000	15 167 000	25 201 000	26 499 000	21 616 000	29 100 000
Recettes PRESTO	-	16 000	832 000	7 927 000	2 450 000	6 000 000
Achalandage	55 574 000	57 863 000	62 429 000	65 581 850	64 998 000	68 800 000

Remarque :

1) Les dépenses d'intégration des tarifs ont fait l'objet d'un reclassement et sont maintenant portées en réduction des recettes provenant des navetteurs.
Les recettes provenant des navetteurs et les chiffres relatifs aux services de train et d'autobus ont donc été redressés en conséquence pour les exercices 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012 et 2012-2013.

2) Les recettes ne provenant pas de la vente de billets pour 2010-2011 et 2011-2012 ont été ajustées de manière à ce qu'elles comprennent le bénéfice net gagné en 2012-2013 au titre de ces périodes antérieures

Rapport financier

On recommande de lire la discussion et l'analyse suivantes de l'état et des résultats financiers de Metrolinx conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes correspondantes des exercices financiers ayant pris fin le 31 mars 2011 (exercice financier 2010-2011), le 31 mars 2012 (exercice financier 2011-2012) et le 31 mars 2013 (exercice financier 2012-2013).

Rapport financier *(chiffre arrondi au multiple de mille le plus près)*	2010-2011 Réel	2011-2012 Réel	2012-2013 Réel	2012-2013 Cible	Écart
Recettes					
Recettes – navetteurs*	313 085 000	338 075 000	357 333 000	366 064 000	(8 731 000)
Recettes autres que de la vente de billets	15 167 000	25 201 000	26 499 000	21 616 000	4 883 000
Recettes PRESTO	16 000	832 000	7 927 000	2 450 000	5 477 000
Contributions du gouvernement provincial***	96 612 000	92 110 000	120 538 000	130 518 000	(9 980 000)
Contributions du gouvernement fédéral	177 000	151 000	-	-	-
Amortissement des contributions reportées afférentes aux dépenses en capital	220 607 000	245 770 000	251 679 000	251 679 000	-
Gain (perte) sur cession d'immobilisations	(781 000)	1 130 000	417 000	-	417 000
Recettes totales	644 883 000	703 269 000	764 393 000	772 327 000	(7 934 000)
Dépenses					
Approvisionnements et services	33 153 000	25 568 970	24 127 515	25 977 000	1 849 485
Équipement et maintenance	55 043 000	60 511 000	60 625 389	60 778 000	152 611
Installations et voies	58 475 000	69 196 442	77 053 107	76 884 000	(169 107)
Main-d'œuvre et avantages sociaux**	149 576 000	170 623 248	194 231 144	186 380 000	(7 851 144)
Exploitation des voies et des autobus	125 717 000	129 387 646	138 346 053	139 141 000	794 947
Division opérationnelle PRESTO	12 989 000	19 588 043	29 435 743	31 497 000	2 061 257
Division opérationnelle Lien air-rail	-	385 651	452 049	991 000	538 951
Amortissement des immobilisations	220 823 000	253 024 000	257 022 000	279 600 000	22 578 000
Amortissement des baux à long terme	327 000	327 000	327 000	327 000	-
Dépenses totales	656 103 000	728 612 000	781 620 000	801 575 000	19 955 000
Bénéfice net (perte nette)	(11 220 000)	(25 343 000)	(17 227 000)	(29 248 000)	3 905 000

Remarque :

* Les dépenses d'intégration des tarifs ont fait l'objet d'un reclassement et sont maintenant portées en réduction des recettes provenant des navetteurs. Les recettes provenant des navetteurs et les chiffres relatifs aux services de train et d'autobus ont donc été redressés en conséquence pour les exercices 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012 et 2012-2013.

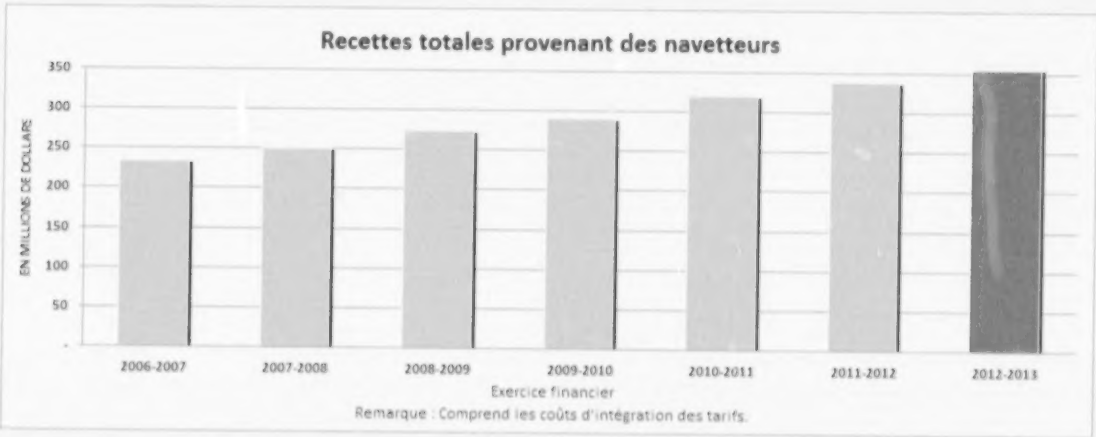
** Les chiffres réels pour 2012-2013 comprennent les ajustements à long terme pour les avantages postérieurs à l'emploi qui ne sont pas capitalisés.

*** Le bénéfice net a été modifié de manière à comprendre le bénéfice reçu en 2012-2013 au titre de périodes antérieures

Recettes

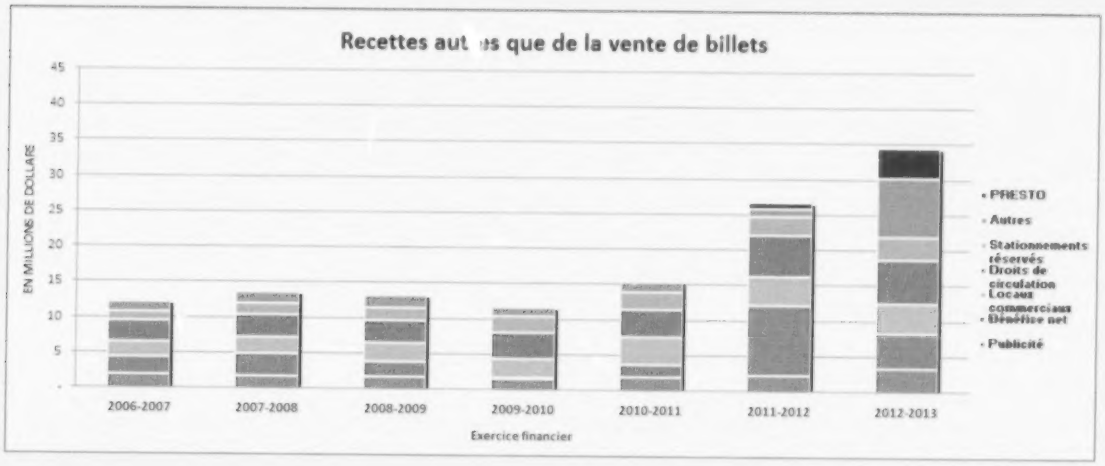
Recettes des navetteurs

Les recettes provenant des navetteurs de Metrolinx ont continué d'afficher des gains considérables en 2012-2013, alors qu'elles ont atteint 357 millions de dollars par rapport à 338 millions de dollars pour l'année précédente. L'augmentation de 5,6 % des recettes des navetteurs est attribuable à une augmentation des tarifs et à un achalandage plus élevé. Au cours de la période de six ans qui s'est écoulée entre les exercices financiers 2006-2007 et 2012-2013, les recettes des navetteurs ont connu un taux de croissance annuel composé de 7,3 %.



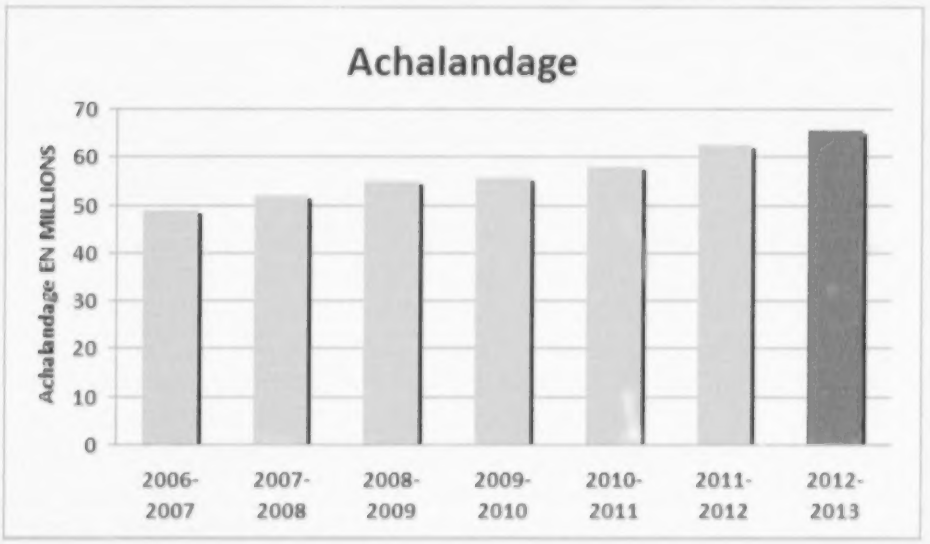
Revenus qui ne sont pas tirés de la vente de titres de transport

Les revenus qui ne sont pas tirés de la vente de titres de transport ont atteint 34,4 millions de dollars en 2012-2013, alors qu'ils s'élevaient à 26,0 millions de dollars (en excluant tout gain/perte sur la vente des immobilisations) selon ce qu'on a déclaré en 2011-2012. PRESTO a apporté tout près de 7,9 millions de dollars en recettes grâce à son système de carte tarifaire mis en place sur la plupart des systèmes de transport en commun des municipalités participantes, ainsi qu'à la vente de droits de PI. On prévoit que les recettes qui ne sont pas tirées des titres de transport connaîtront une augmentation considérable, alors que Metrolinx continue de miser sur ses biens pour tirer profit des occasions de réaliser des recettes qui ne découlent pas des titres de transport.



Achalandage

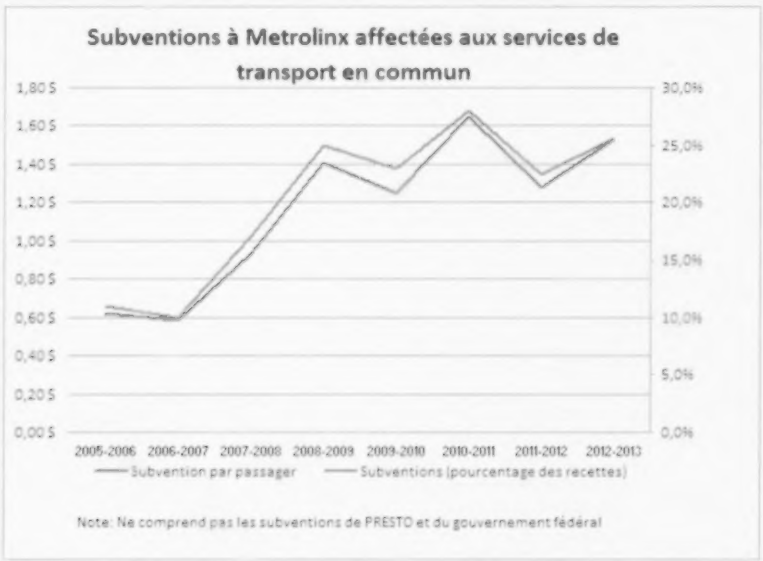
L'achalandage de Metrolinx a atteint 65,6 millions de passagers soit une augmentation de 5,1 % en 2012-2013, par rapport à un achalandage déclaré de 62,4 millions en 2011-2012. Au cours des exercices financiers entre 2006-2007 et 2012-2013, l'achalandage a connu un taux de croissance annuel composé de l'ordre de 5,1 %.



Financement gouvernemental

Subvention de fonctionnement

Metrolinx s'est vue remettre par la province de l'Ontario la somme d'environ 120,54 millions de dollars en subventions de fonctionnement (après ajustement basé sur les recettes de l'exercice précédent, mais qui restaient pour l'exercice en cours), dont 20,1 millions de dollars étaient alloués aux opérations de PRESTO. Les besoins en subventions en 2012-2013 consacrées à la prestation des services de transport en commun (n'incluant pas les subventions de PRESTO) s'élevaient à 1,53 $ par passager. Il s'agit là d'une augmentation de 17 % par rapport à la subvention de 1,28 $ par passager obtenue en 2011-2012. Les subventions (n'incluant pas PRESTO) qu'on a mesurées en pourcentage des recettes ont atteint 25,6 % par rapport à 22,5 % en 2011-2012.



Investissements et subventions

Les investissements ont chuté à 1,877 milliard $ de dollars en 2012-2013 par rapport à 2,031 milliards de dollars en 2011-2012. Les subventions de la province de l'Ontario ont totalisé 1,84 milliard de $ pour 2012-2013. Metrolinx a également reçu des subventions d'investissement du gouvernement fédéral (4,7 M$) et des gouvernements des municipalités (27,9 M$).

Coûts d'exploitation

Fournitures et services
Les fournitures et les services étaient d'environ 1,8 M$ inférieurs au budget (favorable) ce qui est principalement attribuable à la diminution des services de consultation dispensés et à la baisse des fournitures de bureau. Cela est compensé par les augmentations de coûts des logiciels, le recours à des organismes temporaires, les coûts d'impression, ainsi que les devis et les certificats.

Équipement et entretien
Les coûts de l'équipement et de l'entretien ont atteint tout près de 150 000 $ en dessous du budget (favorable) en raison de la diminution des coûts de réparation, d'entretien et d'inventaire.

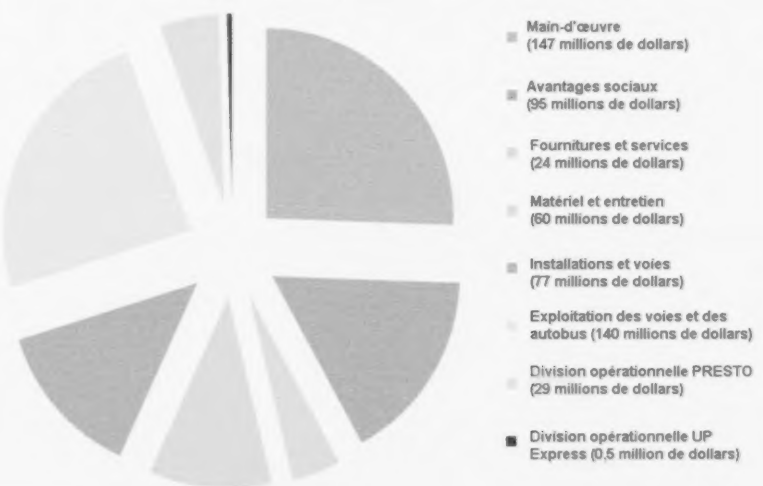
Installations et voies ferrées
Les coûts des installations et des voies ferrées ont dépassé le budget de près de 170 000 $ (ce qui est défavorable) en raison de besoins d'entretien uniques additionnels plus élevés que prévus lors de l'achat de tronçons sur les corridors d'Oakville et de Richmond Hill. Une compensation découle de la baisse des coûts du gaz naturel et des montants récupérés qui sont plus élevés que ce qu'on a budgété pour les impôts fonciers et la taxe d'affaires.

Main-d'œuvre et avantages
La main-d'œuvre et les avantages atteignaient tout près de 3 millions de dollars (à l'exception des charges à payer) en vertu du budget (favorable), et ce, principalement en raison des vacances du personnel et des retards entourant l'embauche de nouveaux employés. Le tout fut compensé en partie par une augmentation du surtemps.

Opérations de PRESTO
Les opérations de PRESTO se situaient environ à 2 millions de dollars en-dessous du budget (favorable) parce qu'on a prolongé la phase pilote du système PRESTO à Ottawa.

Opérations de l'UP Express
Le programme de l'UP Express a débuté officiellement au cours de l'exercice financier 2011-2012 alors qu'on a entrepris les activités et la planification des immobilisations en vue de la mise en service pour les jeux panaméricains de 2015. Les dépenses d'exploitation encourues au cours de l'exercice financier ont alors atteint tout près de 500 000 $ principalement en raison de la dotation des postes en cours d'année et de l'embauche de sociétés de conseils.

Charges d'exploitation, par catégorie



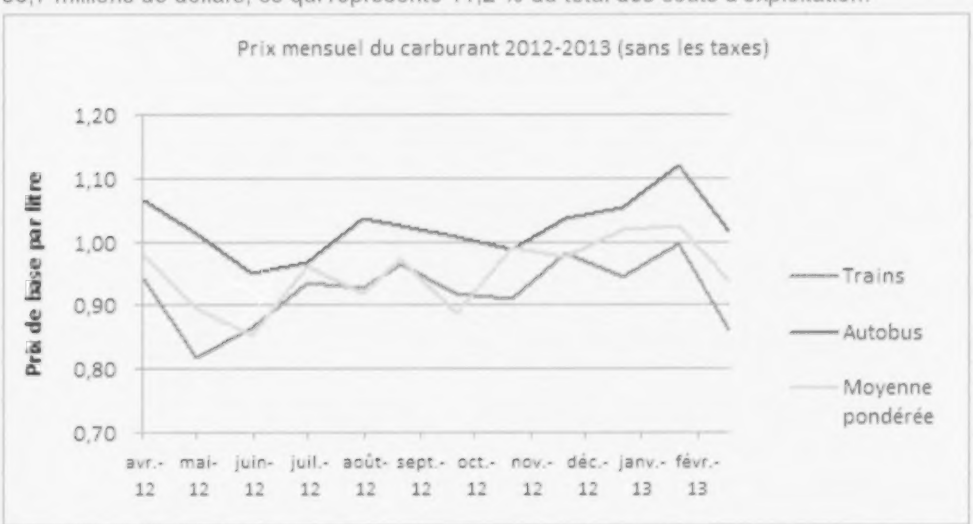
Coûts d'exploitation

Exploitation des trains et des autobus

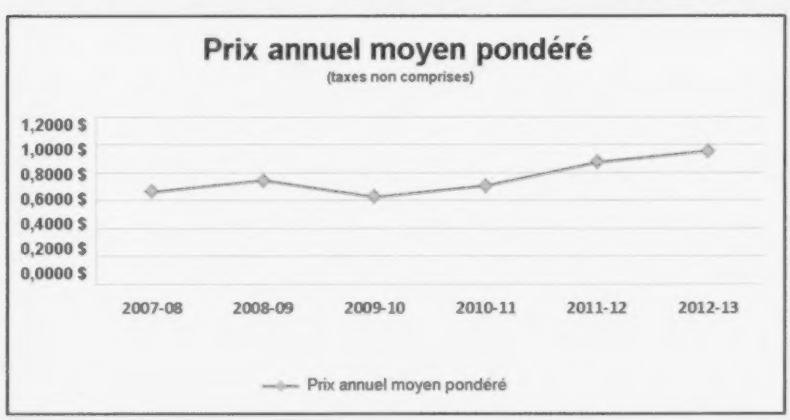
Les dépenses d'exploitation véritables des trains et des autobus s'élevaient à environ 620 000 $ au-dessus du budget, et ce, principalement en raison des coûts d'alimentation à quai et des poursuites. Ces montants ont été compensés grâce aux économies réalisées au cours des opérations, par exemple, au niveau du carburant diesel, de la gestion des opérations, des cartes de transport et de l'assurance.

Carburant diesel

En 2012-2013, les coûts du carburant diesel assumés par Metrolinx ont augmenté de 4,2 millions de dollars par rapport à 2011-2012, dont la somme de près de 1,9 million de dollars était attribuable à la hausse des prix du carburant et 2,3 millions de dollars à la consommation accrue de carburant. En 2012-2013, les coûts du carburant diesel ont atteint 58,7 millions de dollars, ce qui représente 11,2 % du total des coûts d'exploitation.

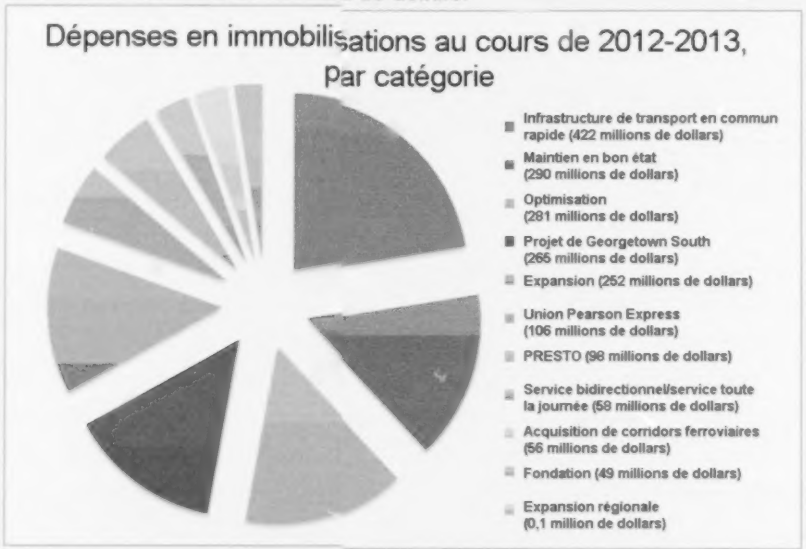


Le prix du carburant diesel a augmenté de manière constante depuis 2009-2010, mais on prévoit qu'il se stabilisera au cours de l'exercice financier 2013-2014. Des facteurs géopolitiques joueront un rôle clé afin de déterminer si les prix du carburant iront en se stabilisant. Metrolinx fait appel à des experts-conseils dans le domaine du carburant diesel en plus d'avoir recours à des contrats à prix fixe, alors qu'on prévoit mettre en place des instruments de couverture financière pour contribuer ainsi à accroître la certitude en ce qui a trait aux prix du carburant diesel.



Investissements en capital

En 2012-2013, Metrolinx a poursuivi ses efforts visant à réaliser le mandat de la province qui consiste à accroître considérablement son investissement dans l'infrastructure de transport en commun. Les projets d'immobilisations majeures, tels le corridor Georgetown South, l'UP Express, la revitalisation de la gare Union, la mise en place du système tarifaire PRESTO au sein de la TTC et d'OC Transpo, la mise à niveau du logiciel PRESTO à la génération suivante, les projets de transport en commun rapide en autobus de VIVA et de transport en commun léger sur rail de Toronto, ont débuté, ont atteint des étapes déterminantes ou ont été complétés au cours de l'exercice financier. Des investissements considérables ont également été réalisés pour assurer un état de réparation convenable des infrastructures actuelles afin d'entretenir et même accroître la sécurité et la fiabilité. Les dépenses d'immobilisations au cours de l'exercice 2012-2013 ont atteint 1,877 milliard de dollars.



Niveaux de service et infrastructure en mars 2013

Service ferroviaire :	**Totaux**
Lignes	7
Gares	63
Kilomètres d'itinéraire	450
Trajets de train les jours de semaine	203
Taille du parc (nombre de rames)	47
Locomotives	65
Voitures de passagers à étage	563
Service d'autobus :	
Stations (plus les nombreux arrêts et billetteries)	16
Kilomètres d'itinéraire	2 869
Trajets d'autobus de la gare Union les jours de semaine	586
Trajets d'autobus les jours de semaine, ensemble du systè	2 184
Autobus à un étage	414
Autobus à deux étages	47
Ensemble du système	
Espaces de stationnement	64 150
Parcs de stationnement en élévation	6
Éoliennes	1
Gares/stations dotées d'abris à vélos	59
Gares dotées de casiers à vélo	5
(ou stationnement réservé pour vélo)	2

Dépenses d'immobilisations majeures en 2012-2013

Voici quelques-uns des projets importants qu'on a mis de l'avant ou qu'on a complétés au cours de l'année :

- On a investi la somme de 316 millions de dollars dans les projets de Georgetown South, d'un carrefour à niveaux différents dans l'ouest de Toronto et autres afin de pouvoir accueillir un service ferroviaire accru pour GO Transit et l'Union Pearson Express. Une somme additionnelle de 106 millions de dollars a été consacrée aux infrastructures exclusives au UP Express.

- On a investi la somme de 99 millions de dollars dans les travaux en cours qui ont pour but de revitaliser la gare union, incluant la signalisation, le remplacement du quai couvert et la construction d'un nouveau passage de gare.

- On a investi la somme de 191 millions de dollars pour maintenir les infrastructures actuelles en bon état, incluant les gares, les parcs d'autobus et de trains, les corridors ferroviaires, les centres d'entretien du parc, ainsi que les stationnements.

- On a investi la somme de 117 millions de dollars dans de nouveaux stationnements qu'on a complétés ou qui étaient en cours de construction. Les nouvelles structures de stationnement situées près des gares ferroviaires d'Oakville, Clarkson, Pickering, Ajax, et Erindale viendront accroître de 5 400 le nombre de places de stationnement.

- On a investi la somme de 45 millions de dollars dans les corridors ferroviaires, soit au niveau des voies ferrées, des systèmes de signalisation et des ponts (sauf dans le corridor ferroviaire de Georgetown South).

- On a investi la somme de 56 millions de dollars afin d'acquérir une partie de la subdivision d'Oakville (ligne Lakeshore West), ce qui permettra ainsi de mieux contrôler les itinéraires et la circulation des trains, en plus d'accroître les coûts d'utilisation des voies ferrées tout en augmentant les recettes attribuables aux droits d'utilisation des voies.

- On a effectué des paiements progressifs de l'ordre de 125 millions de dollars pour faire l'achat de wagons de train additionnels.

- On a investi la somme de 98 millions de dollars dans le développement de la prochaine génération de PRESTO, qui présentera une fonctionnalité accrue, ainsi que sa mise en place à la grandeur du réseau au sein de la TTC.

- On a investi la somme de 349 millions de dollars dans les projets de service d'autobus rapide VIVA à New York et de TLR à Toronto, incluant:
  - Début de la construction du tunnel et de la conception des gares pour le projet Eglinton Crosstown;
  - Carrefour à niveaux différents Agincourt au niveau de l'avenue Sheppard et de la ligne de chemin de fer GO Stouffville;
  - Paiements progressifs dans le cadre de la construction du projet de service d'autobus rapide VIVA de York.

- On a effectué 72 millions de dollars de paiements progressifs en vue de l'achat de véhicules légers sur rail dans le cadre des projets de TLR de Toronto.

Gestion des risques d'entreprise

Évaluation et gestion des risques

Sous la direction du président et chef de la direction et du directeur financier, Metrolinx continue de mettre en place un programme rigoureux de gestion des risques d'entreprise (GRE) et s'assure de respecter l'exigence du gouvernement de l'Ontario qui consiste pour tous les organismes réglementés à faire appel à une approche axée sur les risques afin de gérer nos entreprises. Le programme de GRE de Metrolinx est adapté à partir des normes et des cadres internationaux en matière de gestion des risques, tels la norme ISO 31000 et le cadre de GRE du COSO.

Le bureau de GRE établit ses objectifs de manière à défendre l'importance de la prise en compte des risques dans les activités et des décisions prises à tous les jours au sein de chaque unité opérationnelle, ainsi que d'appuyer la haute direction et le conseil lorsqu'il s'agit d'examiner la réceptivité, la priorisation et l'affectation des ressources face aux risques importants. Pour y parvenir, le bureau de GRE a priorisé les éléments suivants en 2012-2013 :

- Élaboration d'une carte routière pour accroître la capacité de gestion des risques à tous les niveaux au cours des 24 prochains mois;
- Mise en œuvre de processus de gestion des risques et d'établissement de rapports au sein des unités opérationnelles et dans le cadre des projets d'immobilisations; et
- Formation continue en matière de GRE dispensée aux membres de la direction et aux employés.

Tout au long de l'année, le bureau de GRE a amélioré le programme de GRE en faisant appel à un cadre global, ainsi qu'à des méthodes et des outils de gestion des risques. De plus, il a collaboré avec différentes unités opérationnelles et équipes de projet à des examens et des évaluations des risques afin d'intégrer cette discipline qu'est la gestion des risques aux activités commerciales de tous les jours.

Lors du contrôle de santé annuel de notre programme de GRE, Price Waterhouse Coopers (PwC) a évalué les progrès réalisés dans le cadre du programme de GRE de Metrolinx et recommandé des secteurs à améliorer. PwC en est venue à la conclusion que le programme de GRE se trouve au niveau systématique grâce à sa mise en œuvre réussie par Metrolinx au cours des 12 derniers mois. L'objectif de la direction consiste à atteindre un degré de maturité plus élevé en intégrant davantage les analyses et les évaluations des risques aux opérations commerciales quotidiennes au cours des 18 prochains mois.

Au cours de l'exercice 2012-2013 :

- Le bureau de GRE a élaboré une carte routière de GRE afin d'accroître la capacité de gestion des risques à tous les niveaux de l'organisation.
- On a procédé à la mise sur pied de processus de gestion des risques des unités opérationnelles et de reddition des comptes qu'on a mis pleinement en œuvre dans le but d'identifier et d'évaluer régulièrement les risques.
- Les rapports de situation de projets clés particuliers faisaient partie des rapports trimestriels remis au conseil.
- Un programme en ligne de formation sur la GRE fut lancé avec succès à l'intention de tous les employés, sans compter que les gestionnaires à tous les niveaux ont complété la formation en classe.
- L'efficacité des communications consacrées aux risques s'est accrue considérablement grâce à des examens des risques et à des rapports sur les risques au sein des unités opérationnelles et jusqu'au niveau du conseil.

En 2013-2014, nous sommes déterminés à réaliser ce qui suit :

- Procéder pleinement à la mise en œuvre du programme, du cadre et de la politique de GRE à la grandeur de la société.
- Émettre une politique sur la gestion des risques des projets de l'entreprise afin d'établir des normes et des principes de base en matière de gestion des risques des projets et de rapports à la grandeur de la société.
- Élaborer un cadre concernant le goût pour le risque et la tolérance au risque afin de déterminer le degré de risque acceptable dans les différents secteurs à risque élevé lorsqu'il s'agit d'atteindre les objectifs de la société.
- Procéder au lancement d'un site Web sur la GRE en tant que portail du programme de GRE comprenant les mises à jour du programme, les processus, les modèles, les outils et des références.

La haute direction a identifié les risques importants suivants qui pourraient influencer les objectifs et les valeurs de Metrolinx (voir la pièce xx). Metrolinx remet ainsi au conseil des rapports trimestriels sur des risques importants, incluant les mesures d'atténuation.

Risque	Description
Leadership à l'échelle régionale et pertinence du Grand Projet	La crédibilité du plan de transport régional n'est maintenue que si les éléments qui l'appuient sont bien accueillis par les intervenants et si tous les aspects du plan évoluent correctement.
Financement soutenu	Metrolinx doit pouvoir compter sur un financement continu et suffisant afin de pouvoir poursuivre ses activités et ses programmes d'immobilisations à venir.
Gestion et gouvernance des intervenants	Une surveillance de la gouvernance de l'organisation assortie de rôles et de responsabilités clairement définis pour les intervenants est nécessaire afin d'atteindre les objectifs de Metrolinx.
Gestion des besoins des intervenants	Une compréhension et une communication claires de tous les objectifs sont nécessaires afin de répondre aux exigences des intervenants en matière de budget et de calendrier des projets.
Mise en œuvre de PRESTO	Le déploiement du système de cartes tarifaires en vue de son intégration chez les différents fournisseurs de services de transport urbain doit faire l'objet d'une gestion efficace afin qu'on parvienne ainsi à respecter le calendrier à l'égard duquel on s'est engagé.
État de préparation des infrastructures de l'UP Express	La gestion des nombreux projets interdépendants sur le corridor ferroviaire Georgetown South est essentielle afin de bien préparer l'UP Express.
Mise en place du transport en commun rapide	La gestion efficace des intervenants du projet pour assurer une mise en œuvre réussie du programme, incluant le recours à des modes de financement et d'approvisionnement alternatifs.
Priorisation des projets de TI	Des stratégies d'exécution sont nécessaires dans le cadre du processus de gouvernance TI qu'on a mis sur pied pour assurer une priorisation efficace des projets impliquant les systèmes de TI.
Satisfaction de la clientèle	Des services ferroviaires fiables, ainsi que des communications rapides et efficaces sont indispensables afin de permettre à Metrolinx de respecter son engagement en ce qui concerne la charte des passagers.
Protection des renseignements de la société	L'exposition des renseignements de la société doit faire l'objet de mesures d'atténuation et de conformité que l'on respecte de manière judicieuse dans le cadre des activités et des projets de la société.
Gestion de projet	Le volume et la complexité des projets, ainsi que les exigences des intervenants doivent faire l'objet d'une gestion efficace afin de réaliser les projets à temps, dans les limites du budget, conformément à la portée et à la qualité exigée.
Sécurité et protection de la société	La sécurité et la protection des passagers et de la population sont essentielles, comme on le mentionne dans l'engagement de Metrolinx à respecter la charte des passagers.

Gestion du rendement et indicateurs de rendement clés (IRC)

Metrolinx mesure l'efficacité de ses programmes de différentes façons.

- À l'échelle régionale, Metrolinx mesure l'efficacité de ses programmes en fonction des habitudes de déplacement, de la part modale des différents modes de transport en commun, ainsi que des avantages sur les plans de l'économie et du transport que présentent les investissements dans la RGTH.
- Metrolinx mesure l'efficacité de son organisation par rapport à sa vision, à son mandat et à ses principaux objectifs en faisant appel à différents paramètres de rendement et cibles qu'elle compare aux buts qu'elle s'est fixés.

Sur le plan opérationnel, les services d'autobus, de train et à la clientèle sont tous assortis d'un ensemble strict de paramètres de rendement qu'on utilise afin de mesurer les quatre aspects suivants:

- Satisfaction de la clientèle/service à la clientèle
- Rentabilité
- Efficience du service
- Efficacité du service

Ces paramètres font l'objet d'un suivi par rapport aux résultats historiques de Metrolinx, sans compter qu'on les compare aux pairs dans l'industrie, et ce, tant au Canada qu'aux États-Unis. Depuis 2011-2012, Metrolinx travaille en partenariat avec ses pairs au Canada, soit l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et Translink (Colombie-Britannique), alors qu'elle échange de l'information sur les paramètres de rendement et sur les IRC, en plus d'établir des relations de travail visant à élaborer des stratégies qui permettront éventuellement de relever les défis de l'industrie.

Coefficient de récupération

Metrolinx fait appel à ces deux indicateurs clés du rendement financier que sont le ***coefficient de récupération des coûts d'exploitation*** et le ***coefficient de récupération de la boîte de perception*** (n'incluant pas les opérations de PRESTO). Le coefficient de récupération des coûts d'exploitation, qui représente le rapport entre les recettes totales (à l'exception des subventions de fonctionnement et autres types de subventions, des ventes de biens et des recettes extraordinaires) et le total des coûts d'exploitation nous indique le degré d'efficience et d'efficacité d'un organisme de transport public. Metrolinx compare ses coefficients de récupération à ses résultats historiques, ainsi qu'aux repères dans l'industrie. Sur le plan historique, Metrolinx a toujours présenté un des coefficients de récupération les plus intéressants parmi ses pairs en Amérique du Nord. Le coefficient de récupération des coûts d'exploitation en 2012-2013 s'élevait à 78,2 %.

Rapport des dépenses relatives aux fonctions auxiliaires : Ce rapport représente le pourcentage des dépenses d'exploitation dont dépendent les services des unités opérationnelles qui ne touchent pas les autobus et les services ferroviaires. Au cours de l'exercice financier 2011-2012, les services de soutien représentent 7,8 pour cent des dépenses d'exploitation globales. Pour l'exercice financier 2012-2013, Metrolinx consacre toujours 7,8 pour cent de son budget d'exploitation afin d'appuyer les initiatives organisationnelles, telle la stratégie d'investissement, ainsi que l'achat du plan d'immobilisations.

Compétitivité de GO Transit : GO Transit demeure, sur le plan économique, le choix de prédilection des migrants qui se déplacent au sein de la RGTH. Lorsqu'on emprunte GO Transit, il en coûte environ 48 pour cent du coût total en carburant et en stationnement qu'implique l'utilisation de votre voiture. Ainsi, le coût moyen de la voiture est de 0,37 $ par km, alors qu'il en coûte 0,18 $ pour emprunter le transport public (en tenant compte du coût du carburant et du stationnement seulement dans le centre-ville de Toronto). Ces statistiques reposent sur la distance moyenne de déplacement d'après le programme de comptage au cordon sur la ligne ferroviaire. Cela ne tient pas compte des coûts additionnels d'entretien et de propriété d'un véhicule qui résulteraient d'une augmentation du kilométrage parcouru. GO Transit continue de procurer à ses passagers une expérience confortable et un mode de déplacement concurrentiel.

Coût par passage : Le coût par passage est le coût d'utilisation moyen qu'il faut verser pour offrir un service vendu pour un passage. Au cours de l'exercice financier 2012-2013, le coût par passage (exception faite de PRESTO et UP Express) s'élevait à 7,40 $. Pour l'exercice financier 2013-2014, le budget de Metrolinx révèle un coût par passage d'environ 8,03 $. Les principaux facteurs qui entraînent une augmentation du coût par passage sont l'ajout d'un nouveau service, ainsi que les initiatives visant à entretenir la fiabilité et en matière de service à la clientèle. On estime que le tarif moyen dans une direction à bord de GO Transit s'élève à 6,00 $ pour l'exercice financier 2013-2014.

En 2012-2013, Metrolinx a étendu son ensemble de base d'indicateurs de rendement clés (IRC) en matière de rendement financier pour inclure les éléments suivants:

Recettes totales par employé (ÉTP)

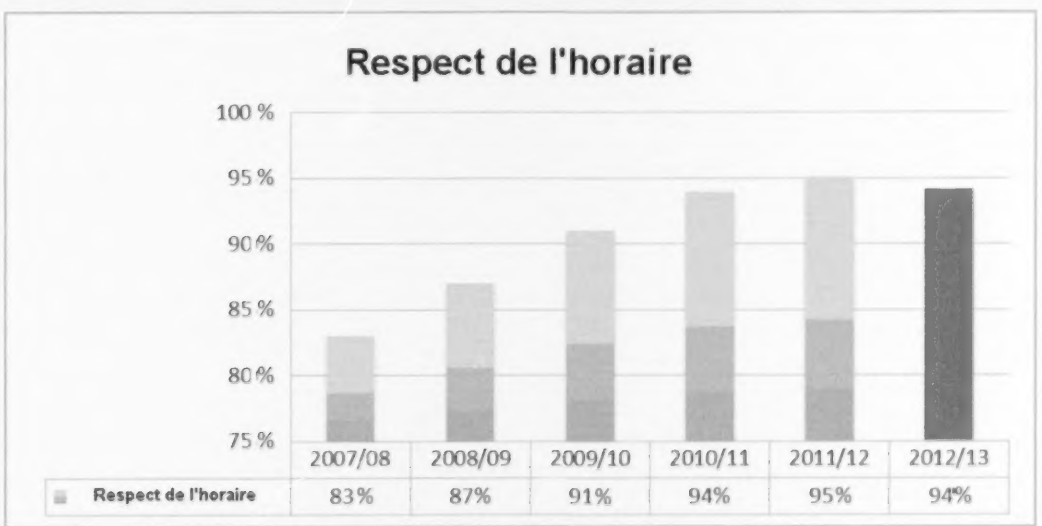
Metrolinx fait appel aux *recettes totales par employé* parmi ses indicateurs de rendement afin de mesurer le degré d'efficacité de l'organisation lorsqu'il s'agit d'accroître la valeur. Cet indicateur, qui est un paramètre de productivité, représente le coefficient des recettes totales par rapport au nombre total d'ÉTP. Un ÉTP représente un employé à temps plein ou 0,5 employé à temps partiel, n'incluant pas les travailleurs contractuels et les postes à pourvoir. En 2012-2013, les recettes totales par employé (ÉTP) se chiffraient à 163 000 $ par rapport à 162 000 $ en 2011-2012. Le nombre d'ÉTP était celui en vigueur au 31 mars 2013.

Satisfaction de la clientèle

Metrolinx comprend l'importance du service à la clientèle et de la satisfaction du client, ainsi que leur impact sur les niveaux d'achalandage et sur le rendement financier. L'unité opérationnelle responsable du service à la clientèle chez Metrolinx met en place un vaste éventail de paramètres dans le but de mesurer le rendement de Metrolinx lorsqu'elle doit servir sa clientèle. Les indicateurs de rendement clés utilisés par le service à la clientèle comprennent le respect de l'horaire, la sécurité, le besoin de tenir les usagers au courant, le service en tout confort, ainsi que l'efficacité. Ces indicateurs sont affichés sur le site Web de GO Transit et font régulièrement l'objet d'une mise à jour.

Respect de l'horaire

Metrolinx fait du ***respect de l'horaire*** un de ses indicateurs de rendement clés afin de mesurer la fiabilité du service, ainsi que le degré avec lequel elle assure la satisfaction de sa clientèle.



METROLINX
An agency of the Government of Ontario

Le 27 juin 2013

Responsabilité de la direction quant aux informations financières

La direction de Metrolinx et le conseil d'administration sont conjointement responsables des états financiers et de toute autre information présentée dans lesdits états financiers. Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. Lorsqu'il est approprié de le faire, certains montants des états financiers sont fondés sur les meilleurs jugements ou les meilleures estimations de la direction.

La direction a créé et maintient des processus de contrôle du management et des finances, des systèmes d'information et des pratiques de management, visant à offrir une garantie raisonnable de fiabilité des renseignements financiers produits. Des audits internes ont été menés afin d'évaluer les systèmes et les pratiques de management; des rapports ont été présentés au comité d'audit du conseil.

Le conseil d'administration de Metrolinx, par le truchement du comité d'audit, veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de contrôle interne et d'information financière. Ce comité révise les états financiers et le rapport du vérificateur externe.

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte & Touche s.r.l. , le vérificateur externe nommé par Metrolinx. La responsabilité du vérificateur externe est d'émettre un avis fondé sur son audit. l'audit est mené conformément aux normes de vérifications canadiennes généralement reconnues. Le rapport du vérificateur décrit la portée de l'examen du vérificateur et son opinion.

Pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2013, il incombait au conseil d'administration de Metrolinx, par l'entremise du comité d'audit, de veiller à ce que la direction se soit acquittée de ses responsabilités en matière de contrôle interne et de communication de l'information financière. Le comité rencontre régulièrement la direction, le vérificateur interne et Deloitte & Touche s.r.l. afin de s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités respectives. Le comité révise les états financiers avant de faire une recommandation d'approbation au conseil d'administration. Deloitte & Touche s.r.l. avait un accès direct et complet au comité d'audit, avec et sans la présence de la direction, pour discuter de leur audit et de leurs constatations quant à l'intégrité de l'information financière de Metrolinx communiquée et à l'efficacité du système de contrôles internes.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction

Robert Siddall, CA
Directeur financier

20 Bay Street, bureau 600, Toronto, Ontario,
Canada M5J 2W3

États financiers de

Metrolinx

31 mars 2013 et 31 mars 2012

Metrolinx

31 mars 2013 et 31 mars 2012

Table des matières

Rapport de l'auditeur indépendant 1-2

États de la situation financière 3

États des résultats 4

États de l'évolution de l'actif net 5

État des gains et pertes de réévaluation 6

États des flux de trésorerie 7

Notes complémentaires 8-26

Deloitte s.r.l.
5140 Yonge Street
Suite 1700
Toronto (Ontario) M2N 6L7
Canada

Tél. : 416-601-6150
Téléc. : 416-601-6151
www.deloitte.ca

Rapport de l'auditeur indépendant

À l'intention des membres de Metrolinx,

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent les états de la situation financière au 31 mars 2013, au 31 mars 2012 et au 1er avril 2011, les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2013 et le 31 mars 2012, et l'état des gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos le 31 mars 2013, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2013, au 31 mars 2012 et au 1er avril 2011, ainsi que des résultats de ses activités, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2013 et le 31 mars 2012, et de ses gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos le 31 mars 2013, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Deloitte s.r.l.

Comptables professionnels agréés, comptables agréés
Experts-comptables autorisés
Le 27 juin 2013

Metrolinx

États de la situation financière
au 31 mars 2013, au 31 mars 2012 et au 1er avril 2011

(en milliers de dollars)

	31 mars 2013	31 mars 2012 (note 2)	1er avril 2011 (note 2)
	$	$	$
Actif			
À court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 6)	**403 111**	220 422	158 432
Débiteurs (note 9)	**100 131**	83 318	167 094
Apports à recevoir de la province d'Ontario	**-**	86 125	21 332
Apports à recevoir de municipalités	**-**	750	2 736
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	**13 940**	27 625	49 153
Pièces de rechange et fournitures	**3 480**	3 198	3 699
Charges payées d'avance	**15 768**	11 168	9 799
	536 430	432 606	412 245
Fonds détenus pour la province d'Ontario (note 7)	**46 667**	46 667	46 667
Apports à recevoir de la province d'Ontario – à long terme (note 12)	**62 359**	10 262	-
Immobilisations (note 8)	**8 138 327**	6 533 278	4 913 254
Dépôts sur terrain (note 10)	**65 074**	58 659	33 185
Avances sur projets d'investissement (note 10)	**204 432**	205 225	73 445
Bail à long terme (note 11)	**28 534**	28 861	29 188
Actif dérivé (note 20)	**98**	-	-
	9 081 921	7 315 558	5 507 984
Passif			
A court terme			
Créditeurs et charges à payer	**472 411**	383 521	363 485
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 6)	**16 526**	5 669	1 634
Revenus comptabilisés d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**-**	5 588	9 299
Dette envers la province d'Ontario	**9 664**	-	-
	498 601	394 778	374 418
Avance reçue de la province d'Ontario (note 7)	**46 667**	46 667	46 667
Dette à long terme (note 12)	**62 359**	10 262	-
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	**6 478 550**	5 080 951	3 821 777
Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (note 15)	**49 653**	46 149	43 049
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 16)	**89 613**	82 212	76 024
	7 225 443	5 661 019	4 361 935
Engagements (note 19)			
Eventualités (note 21)			
Actifs nets			
Actifs nets investis en immobilisations (note 17)	**1 929 283**	1 716 211	1 198 107
Actifs nets investis dans le bail à long terme	**28 534**	28 861	29 188
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 18)	**26 332**	26 332	26 332
Insuffisance des actifs nets	**(127 769)**	(116 865)	(107 578)
	1 856 380	1 654 539	1 146 049
Gains (pertes) de réévaluation cumulés	**98**	-	-
	9 081 921	7 315 558	5 507 984

Au nom du conseil,

_____, administrateur

_____, administrateur

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

États des résultats
pour les exercices clos les 31 mars 2013 et 2012

(en milliers de dollars)

	2013	2012 (note 2)
	$	$
Revenus		
Revenus d'exploitation	**385 157**	354 918
Apport de la province d'Ontario	**120 538**	92 110
Apport du gouvernement du Canada	**-**	151
Revenu de placement	**6 602**	9 190
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	**251 679**	245 770
Gain sur la cession d'immobilisations	**417**	1 130
	764 393	703 269
Charges		
Fournitures et services	**32 872**	29 535
Entretien du matériel	**60 626**	60 511
Installations et voies	**77 711**	69 891
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**199 185**	173 729
Exploitation ferroviaire et des autobus	**153 877**	141 595
Amortissement des immobilisations	**257 022**	253 024
Amortissement d'un actif au titre d'un bail à long terme	**327**	327
	781 620	728 612
Excédent des charges sur les revenus	**(17 227)**	(25 343)

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

États de l'évolution de l'actif net
pour les exercices clos les 31 mars 2013 et 2012

(en milliers de dollars)

	Investis en immobilisations (note 17)	Investis dans un bail à long terme	Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 18)	Insuffisance (note 2)	Total
	$	$	$	$	$
Solde au 1er avril 2011 (note 2)	1 198 107	29 188	26 332	(107 578)	1 146 049
Excédent des charges sur les revenus	-	-	-	(25 343)	(25 343)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement lié aux revenus)	(8 501)	(327)	-	8 828	-
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	505 793	-	-	-	505 793
Cession de terrains	(6 250)	-	-	6 250	-
Cession d'actifs de la RTCRT	(978)	-	-	978	-
Dépôt sur terrain	28 040	-	-	-	28 040
Solde au 31 mars 2012 (note 2)	1 716 211	28 861	26 332	(116 865)	1 654 539
Excédent des charges sur les revenus	-	-	-	(17 227)	(17 227)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement lié aux revenus)	(5 401)	(327)	-	5 728	-
Actifs fournis par la province d'Ontario (note 22d)	18	-	-	-	18
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	202 385	-	-	-	202 385
Cession de terrains	(595)	-	-	595	-
Dépôt sur terrain	16 665	-	-	-	16 665
Solde au 31 mars 2013	**1 929 283**	**28 534**	**26 332**	**(127 769)**	**1 856 380**

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos le 31 mars 2013

(en milliers de dollars)

	$
Gains (pertes) de réévaluation cumulés, au début	-
Gains (pertes) non réalisés attribuables aux éléments suivants :	
Contrats d'achat à terme de carburant (note 20)	**98**
Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice	**98**
Gains (pertes) de réévaluation cumulés, à la fin	**98**

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

États des flux de trésorerie
pour les exercices clos les 31 mars 2013 et 2012

(en milliers de dollars)

	2013	2012 (note 2)
	$	$
Activités d'exploitation		
Excédent des charges sur les revenus	**(17 227)**	(25 343)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	**257 349**	253 351
Gain sur la cession d'immobilisations	**(417)**	(1 130)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(251 679)**	(245 770)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des prestations	**10 906**	9 287
	(1 068)	(9 605)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	**(16 813)**	30 792
Pièces de rechange et fournitures	**(282)**	501
Charges payées d'avance	**(4 600)**	(1 369)
Créditeurs et charges à payer	**6 021**	(3 101)
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	**10 857**	4 035
Revenus comptabilisés d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**(5 588)**	(3 711)
	(11 473)	17 542
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	**(1 512 264)**	(1 719 130)
Produits découlant de la cession d'immobilisations	**1 068**	9 605
Dépôt sur terrain	**(16 665)**	(28 040)
Avances sur projets d'investissement	**(204 432)**	(205 223)
	(1 732 293)	(1 942 788)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	**219 050**	533 833
Apports de capital	**1 707 405**	1 453 403
	1 926 455	1 987 236
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**182 689**	61 990
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	**220 422**	158 432
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	**403 111**	220 422
Information supplémentaire sur les flux de trésorerie		
Activités d'investissement en immobilisations sans effet de trésorerie		
Ajouts aux immobilisations compris dans les créditeurs et charges à payer	**82 870**	23 135
Reclassement des débiteurs en travaux en cours (note 9b)	**-**	52 984
Dépenses liées au contrat de conception, de construction et de financement (note 12)	**52 097**	10 262
Actifs fournis par la province d'Ontario (note 22d)	**18**	-
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir/à payer	**110 224**	(41 279)

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

Notes complémentaires
31 mars 2013 et 31 mars 2012
(en milliers de dollars)

1. Nature des activités

Metrolinx est un organisme d'État, relevant du ministère des Transports de l'Ontario (le « MTO »), constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto*, laquelle a été promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto*, qui a été renommée *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton. Adoptant une démarche régionale, Metrolinx amènera la province, les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental.

Réseau GO est une division de Metrolinx qui exploite un réseau de transport interrégional composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le service de réseau d'autobus et de réseau ferroviaire dessert principalement les collectivités de la région du Grand Toronto et de Hamilton, y compris les villes de Toronto et de Hamilton, les régions de Halton, de Peel, de York et de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie et de Guelph et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

Au cours de 2011, Metrolinx s'est engagée à construire et à exploiter un service de trains entre l'aéroport international Pearson et la gare Union. Une division d'exploitation distincte a été créée afin d'assurer la livraison du projet le 1er avril 2011.

Une division d'exploitation distincte a également été créée le 30 juin 2011 afin de mettre en place et d'exploiter le système tarifaire PRESTO.

2. Retraitement des chiffres des exercices précédents

a) Adoption d'un nouveau cadre comptable

En décembre 2010, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (le « CCSP ») a changé le cadre comptable qui doit être suivi par les organismes sans but lucratif du secteur public (les « OSBL du secteur public »). Pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2012, les OSBL du secteur public ont le choix d'adopter :

i) les normes comptables pour le secteur public (les « NCSP »), y compris les chapitres SP 4200 à SP 4270, qui ne sont disponibles que pour les organismes sans but lucratif du secteur public; ou

ii) les normes comptables pour le secteur public, excluant les chapitres SP 4200 à SP 4270.

Metrolinx a choisi de suivre les NCSP, y compris les chapitres SP 4200 à SP 4270 (les « nouvelles normes ») pour les OSBL du secteur public.

Les chapitres SP 4200 à SP 4270 correspondent essentiellement aux normes comptables pour les OSBL présentées dans la Partie V du *Manuel de l'ICCA – Comptabilité* que Metrolinx suivait auparavant, avant la transition aux NCSP. Metrolinx examine d'abord les chapitres SP 4200 à SP 4270 pour obtenir des lignes directrices, puis les autres chapitres des NCSP lorsque les chapitres SP 4200 à SP 4270 ne fournissent pas de lignes directrices sur une question.

Avec prise d'effet le 1er avril 2012, Metrolinx a adopté les exigences de ce nouveau cadre comptable. Les présents états financiers sont les premiers que Metrolinx a préparés conformément à ce cadre et les dispositions transitoires du chapitre SP 2125, *Première application par des organismes publics* (le « chapitre SP 2125 ») ont été appliquées. La date de transition des nouvelles normes est le 1er avril 2011 et Metrolinx a préparé et présenté un état de la situation financière d'ouverture à cette date. Cet état de la situation financière d'ouverture est le point de départ de la comptabilité de Metrolinx en vertu des nouvelles normes. Dans son état de la situation financière d'ouverture, selon les recommandations présentées dans le chapitre SP 2125, Metrolinx :

2. Retraitement des chiffres des exercices précédents (suite)

a) Adoption d'un nouveau cadre comptable (suite)

- a constaté tous les actifs et passifs qui doivent être constatés selon les nouvelles normes;
- n'a pas constaté certains éléments à titre d'actifs ou de passifs si les nouvelles normes ne le permettaient pas;
- a reclassé les éléments qu'elle avait auparavant comptabilisés comme un type d'actif ou de passif donné, mais qui doivent être comptabilisés comme un autre type d'actif ou de passif en vertu des normes;
- a appliqué les nouvelles normes pour évaluer tous les actifs et passifs constatés.

Conformément aux exigences du chapitre SP 2125, les méthodes comptables présentées à la note 3 ont été appliquées de manière cohérente (sauf les nouvelles normes sur les instruments financiers présentées à la note 3) pour tous les exercices présentés et les ajustements qui découlent de l'adoption des nouvelles normes ont été appliqués rétrospectivement, sauf lorsque les exemptions facultatives et les exceptions obligatoires qui peuvent être utilisées selon le chapitre SP 2125 ont été appliquées.

L'exemption et l'exception suivantes ont été utilisées à la date de transition du nouveau cadre :

Exemption optionnelle

Gains et pertes actuariels

Metrolinx a choisi de constater tous les gains et pertes actuariels non amortis dans l'actif net non affecté à la date de la transition.

Exception obligatoire

Les estimations faites par Metrolinx en vertu des PCGR du Canada pré-basculement n'ont pas été révisées aux fins de l'application des NCSP pour les OSBL du secteur public, sauf lorsqu'une révision était nécessaire pour refléter les différences entre les méthodes comptables ou lorsqu'il y avait une indication objective que ces estimations étaient erronées. Par conséquent, Metrolinx n'a pas utilisé d'information obtenue a posteriori pour réviser les estimations.

Rapprochement de l'actif net et de l'excédent des charges sur les revenus

Metrolinx a publié des états financiers pour l'exercice clos le 31 mars 2012 préparés selon les principes comptables généralement reconnus présentés dans le *Manuel de l'ICCA – Comptabilité, Partie V – Normes comptables pré-basculement*. L'adoption des NCSP pour les OSBL du secteur public a donné lieu à des ajustements des passifs, de l'actif net et de l'excédent des charges sur les revenus présentés précédemment. Une explication de l'incidence qu'a eue la transition des PCGR du Canada pré-basculement aux NCSP pour les OSBL du secteur public sur la situation financière, les résultats et les variations de l'actif net de Metrolinx est présentée dans les notes et tableaux ci-dessous.

2. Retraitement des chiffres des exercices précédents (suite)

a) Adoption d'un nouveau cadre comptable (suite)

Le tableau suivant présente un sommaire de l'incidence de l'adoption des nouvelles normes sur l'état de la situation financière au 1er avril 2011.

	Solde présenté précédemment au 31 mars 2011	Ajustement	Référence	Solde ajusté au 1er avril 2011
	$	$		$
Passif au titre des prestations de retraite complémentaires	26 464	16 585	i)	43 049
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs	45 631	30 393	i)	76 024
Total du passif	4 314 355	46 978		4 361 333
Actif net	1 193 027	(46 978)		1 146 049

Rapprochement de l'actif net et de l'excédent des charges sur les revenus

Le tableau suivant présente un sommaire de l'incidence de l'adoption des nouvelles normes sur l'état de la situation financière au 31 mars 2012.

	Solde présenté précédemment au 31 mars 2012	Ajustement	Référence	Solde ajusté au 31 mars 2012
	$	$		$
Passif au titre des prestations de retraite complémentaires	30 064	16 085	ii)	46 149
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs	50 610	31 602	ii)	82 212
Total du passif	5 605 161	47 687		5 652 848
Actif net	1 702 226	(47 687)		1 654 539

Rapprochement de l'actif net et de l'excédent des charges sur les revenus

Le tableau suivant présente un sommaire de l'incidence de l'adoption des nouvelles normes sur l'état des résultats pour l'exercice clos le 31 mars 2012.

	Solde présenté précédemment au 31 mars 2012	Ajustement	Référence	Solde ajusté au 31 mars 2012
	$	$		$
Charges				
Main-d'œuvre et avantages sociaux	173 020	709	iii)	173 729
Excédent des charges sur le revenu	(24 634)	(709)		(25 343)

2. Retraitement des chiffres des exercices précédents (suite)

a) Adoption d'un nouveau cadre comptable (suite)

Explication des ajustements

i) Passif au titre des avantages sociaux futurs au 1er avril 2011

Metrolinx a modifié son taux d'actualisation pour se conformer aux normes comptables pour le secteur public; les taux utilisés en vertu de la Partie V du *Manuel de l'ICCA* au 31 mars 2011 étaient de 5,75 % pour les prestations de retraite complémentaires, de 5,80 % pour le régime de retraite, de 4,60 % pour le régime de cessation d'emploi et de 5,50 % pour le régime de la CSPAAT. La modification des taux d'actualisation ainsi que de la période d'attribution au cours de laquelle les prestations étaient comptabilisées (maintenant comptabilisées au cours de la période précédant le départ à la retraite prévu) s'est traduite par une augmentation du passif au titre des avantages sociaux futurs de 20 828 $, somme composée d'un montant de 7 427 $ lié aux prestations de retraite complémentaires et d'un montant de 13 401 $ lié aux autres avantages sociaux futurs.

À la transition, Metrolinx a choisi de constater tous les gains et les pertes non amortis dans l'actif net non affecté, ce qui s'est traduit par une augmentation du passif au titre des avantages sociaux futurs de 26 150 $, somme composée d'un montant de 9 158 $ lié aux prestations de retraite complémentaires et d'un montant de 16 992 $ lié aux autres avantages sociaux futurs.

ii) Passif au titre des avantages sociaux futurs au 31 mars 2012

Incidence cumulative des ajustements indiqués au point i) ci-dessus d'un montant de 46 978 $.

De plus, au cours de l'exercice clos le 31 mars 2012, Metrolinx a enregistré des coûts des services passés pour les employés admissibles. En vertu des normes comptables pour le secteur public, les coûts des services passés ne sont pas amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés concerné; par conséquent, le passif au titre des avantages sociaux futurs a augmenté de 1 435 $ à l'égard des autres avantages sociaux futurs. D'autres ajustements ont donné lieu à une diminution de 726 $.

iii) Charge au titre des avantages sociaux futurs pour l'exercice clos le 31 mars 2012

La charge additionnelle de 709 $ représente l'augmentation nette de la variation du passif au titre des avantages sociaux futurs entre le 1er avril 2011 et le 31 mars 2012.

b) Correction du revenu de placement des exercices précédents

Le revenu de placement pour l'exercice clos le 31 mars 2012 a été retraité afin de refléter les revenus d'intérêts de 7 569 $ gagnés sur les avances du fonds de roulement à la York Region Rapid Transit Corporation et à la Commission de transport de Toronto, lesquelles étaient destinées à soutenir les besoins en flux de trésorerie des projets de Toronto et de York. En raison du mécanisme de financement de la province d'Ontario, cette correction s'est traduite par un retraitement correspondant de l'apport de la province d'Ontario et, par conséquent, elle n'a pas modifié l'excédent des charges sur les revenus pour l'exercice.

3. Sommaire des principales méthodes comptables

Présentation des états financiers

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes comptables pour les organismes sans but lucratif du secteur public, lesquelles sont publiées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public.

Adoption de nouvelles normes comptables

Au 1er avril 2012, Metrolinx a adopté le chapitre SP 3450, *Instruments financiers*. Cette nouvelle norme fournit des lignes directrices sur la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des instruments financiers. Les dispositions transitoires de cette norme stipulent que lorsqu'un organisme du secteur public applique cette norme pour la première fois au cours du même exercice où elle adopte les normes comptables pour le secteur public pour les organismes sans but lucratif du secteur public, cette norme ne peut être appliquée rétroactivement. Les chiffres correspondants sont présentés conformément aux méthodes comptables que l'organisme du secteur public appliquait immédiatement avant son adoption des normes comptables pour le secteur public, soit celles de la Partie V du *Manuel de l'ICCA – Comptabilité*. L'incidence de l'adoption de ces nouvelles normes s'établit comme suit :

- Metrolinx présente maintenant un état des gains et pertes de réévaluation.
- Tous les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers évalués à la juste valeur sont comptabilisés dans l'état des gains et pertes de réévaluation, sauf si la perte non réalisée est une dépréciation, auquel cas elle est comptabilisée dans l'état des résultats.
- Tous les placements de portefeuille dans des titres de participation cotés sur un marché actif ainsi que les dérivés, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers et non financiers, sont évalués à la juste valeur. Tel que le permet la norme, Metrolinx a choisi de comptabiliser les dérivés incorporés, le cas échéant, dans les nouveaux contrats et les contrats modifiés à compter du 1er avril 2012.

Instruments financiers

Les instruments financiers sont des actifs financiers ou des passifs financiers de Metrolinx qui, de façon générale, lui fournissent le droit de recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier d'une autre partie, ou font en sorte qu'elle doit payer de la trésorerie ou d'autres actifs financiers à une autre partie.

Tous les instruments financiers présentés à l'état de la situation financière de Metrolinx sont classés comme suit :

Trésorerie	Coût après amortissement
Equivalents de trésorerie	Coût après amortissement
Débiteurs	Coût après amortissement
Apports à recevoir de la province d'Ontario	Coût après amortissement
Apports à recevoir de municipalités	Coût après amortissement
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	Coût après amortissement
Fonds détenus pour la province d'Ontario	Coût après amortissement
Apports à recevoir de la province d'Ontario – à long terme	Coût après amortissement
Actif dérivé	Juste valeur
Créditeurs et charges à payer	Coût après amortissement
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	Coût après amortissement
Dette envers la province d'Ontario	Coût après amortissement
Avance reçue de la province d'Ontario	Coût après amortissement
Dette à long terme	Coût après amortissement

3. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Les coûts de transaction liés aux actifs évalués à la juste valeur sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des apports à recevoir de la province d'Ontario, des apports à recevoir de municipalités, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, des créditeurs et charges à payer, des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO et de la dette envers la province d'Ontario de Metrolinx se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments financiers. La juste valeur des autres instruments financiers se rapproche de leur valeur comptable, sauf indication contraire, selon les cours du marché que Metrolinx peut consulter pour des instruments financiers assortis de risques, de durées et de dates d'échéance similaires.

La juste valeur représente le montant qui serait échangé entre des parties agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence et la meilleure indication de ce montant est le prix coté sur un marché, le cas échéant. Les justes valeurs de Metrolinx sont estimées par la direction, laquelle se fonde en général sur les conditions du marché à un moment précis. Les estimations sont de nature subjective et elles impliquent des incertitudes et l'exercice d'une bonne part de jugement.

Metrolinx a conclu des contrats visant du carburant diesel afin de gérer les risques liés au prix du carburant diesel. Ces contrats contiennent des dérivés comptabilisés à la juste valeur. Le gain ou la perte non réalisé sur les dérivés est comptabilisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

Metrolinx ne détient pas, ni n'émet, d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou de spéculation, et des contrôles sont en place pour détecter et empêcher ces activités.

Dépréciation des instruments financiers

La direction examine chaque année ses instruments financiers pour déterminer s'ils ont subi une dépréciation durable. Les pertes nettes durables sur chaque instrument financier sont comptabilisées à titre de perte dans l'état des résultats au moment où on détermine qu'un instrument financier a subi une dépréciation « durable ».

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes bancaires, déduction faite des découverts bancaires, et les placements à court terme très liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois.

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur nette de réalisation, selon le moins élevé des deux montants. Le coût est déterminé au moyen de la méthode du coût moyen pondéré.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à l'acquisition, à la construction, à la mise en valeur ou à l'amélioration de l'immobilisation. Les salaires et les avantages sociaux des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont inclus dans le coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation afin de capitaliser et d'amortir ses immeubles et son matériel lié aux trains et aux autobus. En vertu de cette approche, toutes les composantes liées à la structure d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amorties sur une durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

3. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Immobilisations (suite)

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est achevée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà capitalisés sont passés en charges, à moins que l'immobilisation puisse être utilisée à d'autres fins ou que la récupération des coûts auprès d'un tiers puisse être raisonnablement estimée et qu'il soit probable que le recouvrement repose sur des ententes connexes.

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des diverses catégories d'actifs sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire, comme suit :

Immeubles, y compris les abribus et les loges de changeurs	5 à 20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	20 à 25 ans
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	20 ans
Travaux de voie et installation	20 ans
Autobus, y compris les autobus à deux étages	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Matériel informatique et logiciels	5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, y compris le mobilier et l'équipement	3 à 12 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. L'amortissement n'est comptabilisé que lorsque la construction est pratiquement terminée et que l'actif est prêt à être utilisé à des fins productives.

Bail à long terme

Le bail à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail à l'égard de la gare Union. Le montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat majorée d'une période de renouvellement.

Avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Les charges de la période correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires calculées au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Metrolinx offre également d'autres avantages sociaux futurs calculés au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Revenus liés aux services de transport en commun

Les revenus sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu. Les montants comptabilisés d'avance sont inscrits à l'état de la situation financière à titre de revenus comptabilisés d'avance.

3. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports non affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés comme revenus dans la période à laquelle ils se rapportent.

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins de l'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés à titre de revenus au cours de la période d'amortissement des immobilisations à laquelle ils se rapportent.

Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement pour les obligations futures prévues et procurent une certaine souplesse en cas d'incertitudes. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées à l'état de la situation financière à titre d'actifs nets.

Contrats de vente ou d'achat d'un élément non financier

Metrolinx utilise des contrats d'achat à terme de carburant diesel afin de fixer les frais d'exploitation futurs engagés. Ces instruments dérivés sont comptabilisés à l'état de la situation financière à titre d'actif ou de passif et sont évalués à la juste valeur. La variation de la juste valeur des instruments dérivés est comptabilisée dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont les revenus comptabilisés d'avance, l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, les prestations de retraite complémentaires à verser et d'autres avantages sociaux futurs à payer.

4. Instruments financiers et gestion du risque

De par son exposition aux actifs et passifs financiers, Metrolinx est exposée aux risques suivants :

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la plupart des débiteurs proviennent des gouvernements fédéral, provincial et municipaux et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt important lié à ses passifs à long terme, car ceux-ci sont principalement contractés avec des parties liées et ils ne portent pas intérêt.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touchée par la fluctuation du prix du pétrole brut. Toute fluctuation éventuelle du prix du pétrole brut pourrait avoir une incidence importante sur les frais liés aux services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, au moyen de contrats d'achat à terme pour le carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel.

5. Informations à fournir sur le capital

La structure du capital de Metrolinx comprend les actifs nets et les apports reportés afférents aux immobilisations.

Le principal objectif de Metrolinx en ce qui a trait à la gestion du capital est de protéger sa capacité à poursuivre ses activités afin d'être en mesure de continuer à offrir un niveau de service approprié à ses parties prenantes.

Metrolinx est assujettie à des restrictions relatives à l'utilisation des apports reportés afférents aux immobilisations grevés d'affectations externes. Metrolinx emploie des processus de contrôle interne afin de s'assurer que les restrictions sont respectées avant l'affectation des ressources et elle s'y est conformée tout au long de la période.

Metrolinx gère sa structure du capital et effectue des ajustements à celle-ci en fonction de la conjoncture économique et des caractéristiques de risque des actifs sous-jacents.

6. Soldes de portefeuille électronique PRESTO

Les soldes de portefeuilles électroniques PRESTO, totalisant un montant de 16 526 $ (5 669 $ en 2012 et 1 634 $ au 1er avril 2011), ont été inclus dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes de portefeuilles électroniques sont détenus au nom des titulaires de carte de transport, et un élément de passif est donc comptabilisé à l'état de la situation financière.

7. Fonds détenus pour la province d'Ontario

En 2007, l'ancienne Régie des transports en commun du grand Toronto (le « Réseau GO ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 $ de la province d'Ontario. Ce montant devait être utilisé au titre de la participation de la Commission de transport de Toronto (la « CTT ») au projet GTA Farecard. La CTT n'a pas encore respecté les exigences relatives à la réception de ces fonds. Par conséquent, les fonds détenus par Metrolinx et l'obligation à l'égard de la province sont présentés de façon distincte à l'état de la situation financière.

8. Immobilisations

	31 mars 2013		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
	$	$	$
Terrain	1 675 812	-	1 675 812
Immeubles	645 984	294 868	351 116
Améliorations locatives	28 728	24 940	3 788
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 385 415	397 961	987 454
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	1 172 118	469 073	703 045
Sauts-de-mouton, travaux de voie et installation	838 678	270 145	568 533
Travaux en cours	3 204 270	-	3 204 270
Autobus	310 410	168 126	142 284
Aires de stationnement	384 877	125 589	259 288
Matériel informatique et logiciels	312 094	108 731	203 363
Autres	142 585	103 211	39 374
	10 100 971	1 962 644	8 138 327

8. Immobilisations (suite)

			31 mars 2012
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
	$	$	$
Terrain	1 554 642	-	1 554 642
Immeubles	529 098	271 844	257 254
Améliorations locatives	27 662	23 317	4 345
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 276 714	331 464	945 250
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	1 338 210	531 443	806 767
Sauts-de-mouton, travaux de voie et installation	533 279	132 162	401 117
Travaux en cours	1 949 021	-	1 949 021
Autobus	290 961	152 030	138 931
Aires de stationnement	321 880	109 358	212 522
Matériel informatique et logiciels	288 143	75 018	213 125
Autres	144 149	93 845	50 304
	8 253 759	1 720 481	6 533 278

			1er avril 2011
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
	$	$	$
Terrain	1 104 078	-	1 104 078
Immeubles	504 630	249 614	255 016
Améliorations locatives	26 431	21 846	4 585
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 172 799	274 178	898 621
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	1 220 332	479 790	740 542
Sauts-de-mouton, travaux de voie et installation	401 987	112 774	289 213
Travaux en cours	1 091 274	-	1 091 274
Autobus	269 093	125 802	143 291
Aires de stationnement	258 118	96 158	161 960
Matériel informatique et logiciels	218 267	48 168	170 099
Autres	126 517	71 942	54 575
	6 393 526	1 480 272	4 913 254

Les travaux en cours comprennent les éléments suivants :

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	$	$	$
Expansion du couloir ferroviaire	**958 800**	549 689	282 732
Gare Union	**247 120**	196 122	139 177
Parc ferroviaire	**387 615**	250 584	111 998
Système PRESTO	**223 884**	129 758	61 086
Transport en commun léger et rapide et service d'autobus rapides	**865 443**	466 879	220 033
Divers	**521 408**	355 989	276 248
	3 204 270	1 949 021	1 091 274

9. Débiteurs

a) Les débiteurs comprennent les éléments suivants :

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	$	$	$
TVH recouvrable	**62 400**	54 351	80 355
Coût recouvrables liés à PRESTO	**7 088**	14 430	17 929
Coûts irrécupérables liés aux projets, recouvrables de la CTT	**-**	-	52 984
Autres débiteurs	**30 643**	14 537	15 826
	100 131	83 318	167 094

b) Les débiteurs comprennent un montant de néant (néant en 2012 et 52 984 $ au 1er avril 2011) lié à la conception des couloirs de transport en commun léger et rapide de la Ville de Toronto. D'après le protocole d'entente entre la Ville de Toronto, Metrolinx et la province d'Ontario daté du 31 mars 2011, ces projets avaient été reportés à ce moment. Le protocole d'entente prévoyait le recouvrement, par la Ville de Toronto, des dépenses liées à la conception du réseau de transport en commun léger et rapide en surface des stations Eglinton, Finch West et Sheppard East. Par conséquent, ces coûts avaient été reclassés des travaux en cours aux débiteurs en date du 31 mars 2011. Certains coûts liés aux changements apportés à la conception de la station Eglington ont également été radiés des travaux en cours. Au cours de 2012, Metrolinx et la Ville de Toronto ont convenu de reprendre les projets, sous réserve de l'approbation du conseil d'administration de Metrolinx. Ce dernier a approuvé la reprise du projet le 25 avril 2012, sous réserve de l'approbation du ministère des Transports. Le montant précédemment inscrit dans les débiteurs a été reclassé dans les travaux en cours en 2012. Une entente-cadre a été signée avec la CTT et la Ville de Toronto le 28 novembre 2012. Celle-ci porte sur les coûts de la construction des couloirs de transport en commun léger et rapide d'Eglington, de Finch West et de Sheppard East et du couloir de transport en commun rapide de Scarborough. L'entente-cadre s'inscrit dans le plan de projet présenté au conseil d'administration en avril 2012.

10. Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu des protocoles d'accord avec le Réseau des transports urbains rapides de la région de York (le « YRRTC »), la municipalité régionale de York (la « Région de York »), la Ville de Toronto et la Commission de transport de Toronto (la « CTT »). Les protocoles d'accord décrivent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les protocoles d'accord définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Le 14 avril 2011, une entente-cadre a été conclue avec le YRRTC et la Région de York. Celle-ci couvre les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés pour construire la voie rapide pour autobus. Le protocole d'accord établi avec la Ville de Toronto et la CTT a été prolongé jusqu'au 30 septembre 2012 ou jusqu'à la date à laquelle Metrolinx, la CTT et la Ville auront conclu des accords juridiques définitifs, selon la première de ces dates. Une entente-cadre a été signée avec la CTT et la Ville de Toronto le 28 novembre 2012. Celle-ci porte sur les coûts de la construction des couloirs de transport en commun léger et rapide d'Eglington, de Finch West et de Sheppard East et du couloir de transport en commun rapide de Scarborough.

Dans le cadre de ces accords, des avances ont été versées à la Région de York et à la Commission de transport de Toronto afin de leur fournir un fonds de roulement pour des dépôts sur terrain totalisant 62 752 $ (47 509 $ en 2012 et 30 520 $ au 1er avril 2011) et pour des coûts liés à d'autres projets totalisant 204 432 $ (205 225 $ en 2012 et 73 445 $ au 1er avril 2011) en vue de financer les projets de mise en valeur entrepris par la Région de York et la Commission de transport de Toronto au nom de Metrolinx. Les dépôts sur terrain susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie rapide de la Région de York. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct et tout intérêt cumulé sera appliqué au projet.

10. Avances sur projets d'investissement (suite)

Au 31 mars 2013, Metrolinx avait passé en charges environ 1 204,1 M$ (790,8 M$ en 2012 et 346,9 M$ au 1er avril 2011) relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés jusqu'au 30 septembre 2013 et des dépôts liés aux servitudes perpétuelles futures.

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	$	$	$
Région de York	**245 440**	195 655	79 370
Commission de transport de Toronto	**21 744**	57 079	24 595
	267 184	252 734	103 965

11. Bail à long terme

			31 mars 2013
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur comptable nette**
	$	**$**	**$**
Bail, gare Union	**32 704**	**4 170**	**28 534**

			31 mars 2012
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
	$	$	$
Bail, gare Union	32 704	3 843	28 861

			1er avril 2011
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
	$	$	$
Bail, gare Union	32 704	3 516	29 188

12. Dette à long terme

Metrolinx et Infrastructure Ontario ont conclu un contrat de conception, de construction et de financement de 140 063 $ avec Airlinx Transit Partners Inc. pour la conception et la construction du projet de liaison ferroviaire d'Union Pearson. Le montant prévu au contrat sera payable après l'atteinte du stade du quasi-achèvement, ce qui devrait se faire d'ici le 31 juillet 2014. Au 31 mars, un montant de 62 359 $ (10 262 $ en 2012) a été comptabilisé en fonction des travaux achevés à la clôture de l'exercice et un apport correspondant à recevoir de la province d'Ontario a été constaté.

13. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2013	2012
	$	$
Solde au début	**5 080 951**	3 821 777
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province d'Ontario	**1 616 720**	1 464 114
Municipalités	**27 877**	30 223
Gouvernement du Canada	**4 681**	10 607
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(251 679)**	(245 770)
Solde à la fin	**6 478 550**	5 080 951

Metrolinx a comptabilisé un manque de fonds dans le financement municipal lié à son programme d'immobilisations. La province a fourni un financement temporaire de 204 327 $ (181 845 $ en 2012) afin de combler l'insuffisance de fonds de l'exercice considéré. Le montant cumulé s'établit à 586 128 $. La province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution à l'insuffisance de fonds.

14. Cotisations au régime de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la presque totalité de ses salariés permanents par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2013 s'élève à 16 736 $ (12 576 $ en 2012).

15. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires

Réseau GO ayant été intégré à la province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à la province de corriger les écarts des prestations à verser aux salariés de Réseau GO. En 1999, lorsque Réseau GO a été transféré de la province à la Commission des services du Grand Toronto, les régimes provinciaux ont été gelés et un nouveau régime a été établi dans le cadre d'OMERS. Il a été convenu que Réseau GO était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et, par conséquent, Réseau GO a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2010. Les éléments des états financiers découlant de l'évaluation ont été déterminés conformément au chapitre 3250 du *Manuel du secteur public*. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élevaient à 4 903 $ (3 500 $ en 2012).

Le coût des prestations complémentaires pour le régime de retraite est établi d'après des calculs actuariels selon la méthode des prestations projetées au prorata des services. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées a été établi en fonction du rendement des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs.

15. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (suite)

Les données concernant les prestations de retraite complémentaires à verser de Metrolinx se détaillent comme suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	$	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**57 970**	55 411	43 783
Juste valeur des actifs du régime	**1 414**	732	734
Situation de capitalisation – déficit du régime	**56 556**	54 679	43 049
Perte actuarielle nette non amortie	**(6 903)**	(8 530)	-
Passif au titre des prestations constituées	**49 653**	46 149	43 049

Le tableau suivant présente de l'information sur l'obligation au titre des prestations constituées.

	2013	2012
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	**55 411**	43 784
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**1 790**	1 429
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 046**	2 071
Prestations versées	**(719)**	(405)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	**(558)**	8 532
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	**57 970**	55 411

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2013	2012
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**1 790**	1 429
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 046**	2 071
Rendement réel des actifs du régime	**(2)**	(2)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs du régime	**2**	2
Amortissement de la perte actuarielle	**1 067**	-
	4 903	3 500

Les actifs du régime, par catégorie, se présentent comme suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	%	%	%
Trésorerie investie	**19**	18	25
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	**81**	82	75
	100	100	100

15. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (suite)

Le tableau suivant présente d'autres informations concernant le régime de prestations de Metrolinx.

	2013	2012
	$	$
Cotisations de l'employeur	**1 400**	400
Prestations versées	**719**	405

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des prestations de retraite complémentaires du régime de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation	3,5 % (4,6 % en 2012)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2012)
Taux d'inflation par année	2 % (2 % en 2012)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service	8 ans (8 ans en 2012)

16. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des régimes d'assurance vie et de soins de santé postérieurs à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT ») et des indemnités de départ des retraités. Le régime n'est pas capitalisé et exige des cotisations nominales des salariés. La presque totalité des salariés actifs à temps plein est admissible aux régimes d'assurance vie et de soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible aux indemnités de départ.

La date d'évaluation des actifs du régime et des obligations au titre des prestations constituées est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a eu lieu le 31 mars 2011. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers découlant de l'évaluation se fondent sur le chapitre 3255 du *Manuel du secteur public*. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffraient à 9 316 $ (7 950 $ en 2012).

Le coût des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite est établi d'après des calculs actuariels selon la méthode des prestations projetées au prorata des services à l'aide de l'âge de départ à la retraite des employés et de l'estimation des coûts liés aux soins de santé. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées a été établi en fonction du rendement des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	$	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**110 342**	102 469	76 024
Juste valeur des actifs du régime	**-**	-	-
Situation de capitalisation – déficit du régime	**110 342**	102 469	76 024
Perte actuarielle nette non amortie	**(20 729)**	(20 257)	-
Passif au titre des prestations constituées	**89 613**	82 212	76 024

16. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (suite)

Les données concernant l'obligation au titre des prestations constituées se présentent comme suit :

	2013	2012
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	**102 469**	76 024
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**3 930**	2 866
Intérêt sur l'obligation au titre des prestations constituées	**3 810**	3 650
Prestations versées	**(1 915)**	(1 762)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 048**	21 691
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	**110 342**	102 469

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite se présentent comme suit :

	2013	2012
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**3 930**	2 866
Intérêt débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	**3 810**	3 650
Écart actuariel sur l'obligation	**2 048**	21 691
Écart entre l'amortissement de la perte et la perte réelle sur l'obligation pour l'exercice	**(472)**	(20 257)
	9 316	7 950

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	3,6 % (3,7 % en 2012)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAT	3,05 % (3,2 % en 2012)
Taux d'actualisation pour les indemnités de départ des retraités	2,8 % (2,7 % en 2012)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	14 ans (14 ans en 2012)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAT	10 ans (10 ans en 2012)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	7 ans (8 ans en 2012)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2012)
Taux d'inflation par année	2 % (2 % en 2012)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	6,5 % (6,7 % en 2012)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	4,3 % (4,3 % en 2012)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	4 % (4 % en 2012)

17. Actifs nets investis en immobilisations

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	$	$	$
Immobilisations	8 138 327	6 533 278	4 913 254
Dépôts sur terrain	65 074	58 659	33 185
Avances sur projets d'investissement	204 432	205 225	73 445
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	(6 478 550)	(5 080 951)	(3 821 777)
	1 929 283	1 716 211	1 198 107

18. Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissaient comme suit :

	31 mars 2013	31 mars 2012	1er avril 2011
	$	$	$
RDIFM	21 051	21 051	21 051
Obligation au titre de l'emploi	889	889	889
Maintien d'une autoassurance	2 013	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379	2 379
	26 332	26 332	26 332

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« RDIFM ») vise à soutenir le financement des dépenses importantes en immobilisations.

L'établissement d'une réserve d'obligation au titre de l'emploi vise à soutenir le financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de maintien d'une autoassurance vise à soutenir le financement de toute demande relative à la tranche de maintien d'autoassurance du programme d'assurance de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de stabilisation vise à soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

19. Engagements

a) Les paiements minimaux au titre de contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	$
2014	17 854
2015	15 132
2016	14 166
2017	13 919
2018	13 323
Par la suite	13 215
	87 609

19. Engagements (suite)

b) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 4,0 G$ pour divers projets d'immobilisations et diverses acquisitions.

c) La prestation d'une partie importante des services offerts par Metrolinx est assurée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN »), le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »), Bombardier Inc., PNR Rail Works Inc. (« PNR »), Toronto Terminals Railway Ltd. (« TTR ») et Goderich-Exeter Railway Company Ltd. (« GEXR »), ainsi que par un certain nombre d'ententes de service de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes, qui représentent un montant d'environ 145 000 $ par année :

i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN prenant fin le 31 mai 2016.
ii) Convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2014.
iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023.
iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023.
v) Contrat d'entretien courant des voies et des signaux avec PNR prenant fin le 30 juin 2016.
vi) Entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2015.
vii) Entente de service pour les trains avec GEXR prenant fin le 30 novembre 2013.

d) Au 31 mars 2013, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 59 $ (309 $ en 2012 et 338 $ au 1er avril 2011).

20. Contrats d'achat à terme de carburant diesel

Au 31 mars 2013, Metrolinx avait trois ententes à prix fixe en cours visant l'achat de 11,1 millions de litres de carburant diesel à des prix se situant entre 0,8496 $ et 0,8596 $ le litre. La variation de 98 $ de la juste valeur des instruments dérivés a été comptabilisée à titre de gain non réalisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

21. Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction a étudié ces réclamations et a établi les provisions nécessaires. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut pour l'instant être déterminée, le règlement sera comptabilisé lorsque l'on déterminera que le litige fera probablement l'objet d'un règlement et que le montant de ce dernier peut être déterminé.

22. Opérations et soldes entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés :

a) Le ministère des Transports de l'Ontario, la Commission de révision de l'évaluation foncière, Infrastructure Ontario et Ontario Northland ont facturé à Metrolinx des montants respectifs de 1 353 $ (1 794 $ en 2012), 86 $ (27 $ en 2012), 5 900 $ (2 771 $ en 2012), 2 106 $ (10 409 $ en 2012) au cours de l'exercice en contrepartie de services rendus. De plus, Infrastructure Ontario a facturé 62 359 $ à titre de dépenses en immobilisations liées au contrat de conception, de construction et de financement pour le projet de liaison ferroviaire d'Union Pearson, comme il a été décrit à la note 12. Au 31 mars 2013, les créditeurs et charges à payer et la dette à long terme comprenaient des montants de 821 $ (865 $ en 2012 et 437 $ au 1er avril 2011) et de 64 031 $ (3 265 $ en 2012 et néant au 1er avril 2011) dus respectivement au ministère des Transports de l'Ontario et à Infrastructure Ontario.

b) Au cours de l'exercice, Metrolinx a facturé 574 $ (néant en 2012) à Ontario Northland pour la vente d'immobilisations. Au 31 mars 2013, les débiteurs comprenaient un montant de 574 $ (néant en 2012) dû par Ontario Northland.

22. Opérations et soldes entre apparentés (suite)

c) Metrolinx a acheté un terrain du ministère des Transports de l'Ontario pour la somme de néant. Le transfert a été traité à titre d'apport de la province équivalant à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le Ministère, laquelle s'élevait à 18 $.

Les opérations dont il est fait mention aux notes 22a) et 22b) sont évaluées à la valeur d'échange, qui est le montant de la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les apports d'immobilisations de la province sont comptabilisés à leur valeur comptable.

Les soldes qui sont exigibles de la province d'Ontario ou qui sont à verser à cette dernière sont présentés de manière distincte à l'état de la situation financière. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

23. Garanties

Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx conclut des ententes qui satisfont à la définition de garantie.

a) Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient des indemnisations en faveur de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes d'impartition, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager les contreparties des pertes subies en raison du non-respect de déclarations faites et de règlements, ou relativement à des poursuites judiciaires ou des sanctions prévues par la loi qu'elles pourraient subir en raison de l'opération. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et l'on ne peut effectuer d'estimation raisonnable du montant maximal d'un éventuel remboursement.

b) Une indemnisation a été accordée à tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, notamment à l'égard de tous les coûts nécessaires au règlement des poursuites ou des actions en justice occasionnés par leur association avec Metrolinx, sous réserve de certaines restrictions. Metrolinx a souscrit une assurance de responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin de réduire le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée agit à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal éventuellement payable ne peut être raisonnablement estimé.

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'effectuer une estimation raisonnable du risque maximal, en raison de la difficulté d'évaluer le montant de l'obligation résultant de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement important aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires et, par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé relativement à ces ententes.